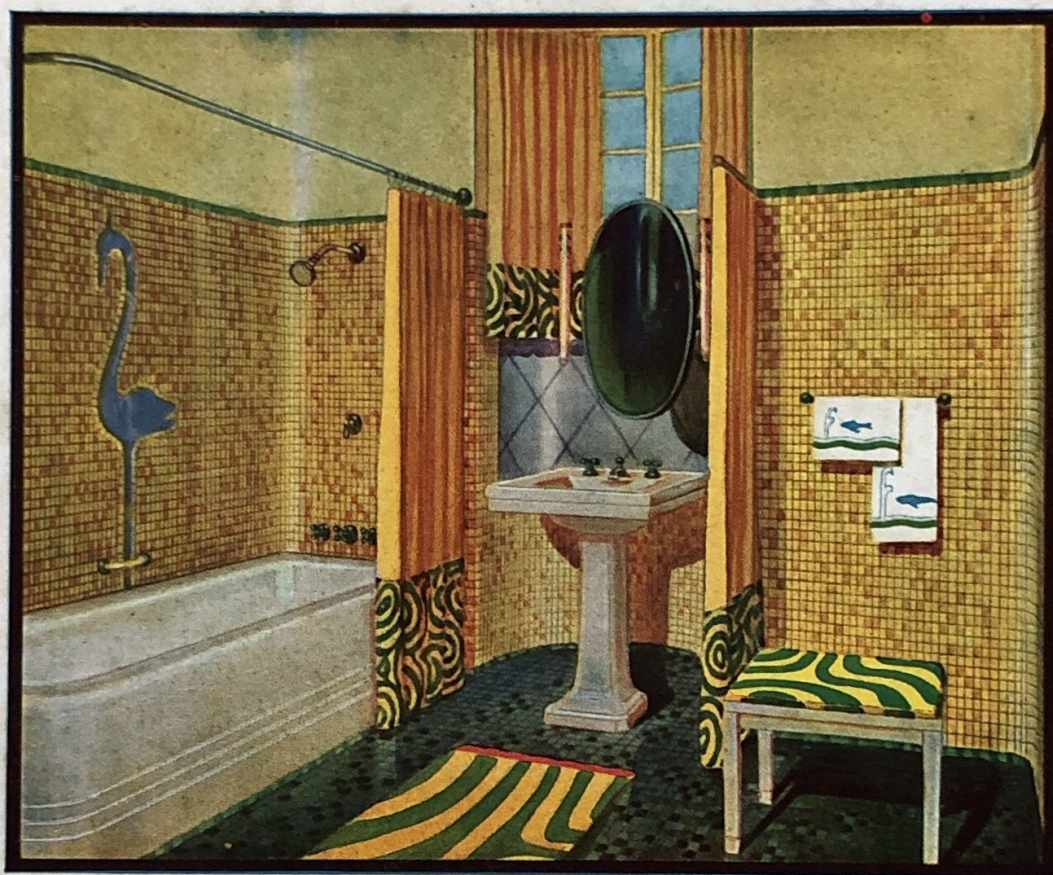
ANNO XXXVIII - N. 3 COPIE 185.000 MARZO 1932 - ANNO X

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

ACME
Le belle donne della Brianza operosa ci ricordano la soave Lucia di manzoniana memoria e la feconda prosperità di verdi colline che festose e ridenti guardano il Resegone.
Ma come ammirare in letizia le fiorenti donne lombarde e la loro incantevole terra, se un dolore ci affligge?
Tutti sanno però che per eliminare rapidamente i dolori di ogni genere, i reumatismi, il raffreddore, l'influenza ecc., non vi è miglior rimedio
dell'ASPIRINA in compresse.
BAYER
ASPIRINA

Odol
Pasta dentifricia
Odol

APERITIVO

BITTER

CAMPARI

DAVIDE CAMPARI & C. - MILANO

Shell

ALI NEL CIELO

Il nuovo "Annuario dell'Aeronautica" del T. C. I. e del Reale Aero Club d'Italia

E' noto che fin dai primi tentativi dell'Aviazione in Italia, così spesso fecondati dal generoso sangue dei pionieri, il Touring ebbe ad interessarsi di questa nuova attività umana, presagendone, al disopra delle facili prevenzioni e preoccupazioni, il trionfale sviluppo. Non solo, ma contrariamente al criterio allora invalso di considerare il volo come una specie di tragico acrobatismo, il Touring previde e anticipò quella che è oggi la grande realtà del turismo aereo, costituendo già nel 1908 una Commissione Nazionale di Turismo Aereo con lo scopo di studiare i problemi che si connettevano al nuovissimo mezzo di comunicazione.

Di tale Commissione facevano parte i delegati di nove Dicasteri e i rappresentanti dei principali Enti ed industrie che avevano relazione con l'attività aeronautica. Il Touring entrò poi a far parte, con delegati propri, dell'Aero Club d'Italia ed ospitò nella propria sede la Società Italiana d'Aviazione.

Il primo atto della Commissione Nazionale di Turismo Aereo del Touring fu la pubblicazione di un *Annuario dell'Aeronautica*, che uscì, primo nel mondo, nel settembre 1910 e riscosse l'universale consenso. Edizioni successive videro la luce nel 1912, 1913, 1914, 1915, sino cioè allo scoppio della guerra europea che doveva costituire la grande prova per l'aviazione e promuoverne il più vigoroso sviluppo. Il periodo bellico impose un arresto nella regolare pubblicazione dell'Annuario, ma non per questo il Touring si disinteressò dell'Aeronautica, che scriveva proprio in quei tragici anni le sue pagine più eroiche, e bastano a farne testimonianza la frequenza con cui le nostre riviste ebbero ad occuparsi di questa materia.

Nel 1924 avvenne la consegna al Commissario dell'Aeronautica della Carta Aeronautica d'Italia al 300.000 in 54 fogli. Lo Stato italiano veniva così ad essere il primo nel mondo che possedesse una Carta aeronautica completa del proprio territorio. Nel 1930-1931 il Touring ha poi ripubblicato, col concorso del R. Ae. C. I. la propria Carta al 250.000 con copiose e importanti aggiunte e adattamenti intesi a renderla sempre più idonea alla sua nuova destinazione.

Come si vede, il nuovo *Annuario dell'Aeronautica*, che il Touring lancerà in questi giorni unitamente al R. Ae. C. I., non è una manifestazione isolata e inconsueta, ma una tappa di un lungo cammino segnato di vigorose impronte.

I 17 anni che separano questa sesta edizione dalla precedente, hanno visto l'aeronautica compiere un balzo fantastico e passare, se non proprio dall'infanzia, certo dall'adolescenza alla piena maturità. L'enorme progresso è ampiamente documentato in quest'opera, alla quale hanno collaborato i più profondi conoscitori della materia e che S. E. Italo Balbo ha voluto onorare di una presentazione autografa.

Il volume, elegantemente rilegato in tutta tela azzurra, consta di oltre 1100 pagine con 590 illustrazioni. L'abbondante materia vi è distribuita in quattordici parti — ciascuna composta di più capitoli — riguardanti l'evoluzione storica e tecnica dell'aeronautica, l'organizzazione aeronautica in Italia e nel mondo, l'aeronautica civile in Italia e nel mondo, l'industria aeronautica in Italia, l'aviazione sanitaria, la navigazione aerea, la legislazione aeronautica, le associazioni e i sodalizi aeronautici, le grandi imprese aeronautiche, le norme per la sicurezza aerea, l'aviazione nel futuro, la fotografia e cartografia aerea, la radio applicata all'aeronautica. In appendice: tabelle statistiche, tavole di ragguaglio e indicazione dei periodici aeronautici.

Quest'opera, vera enciclopedia della materia aeronautica e di tutto quanto vi ha attinenza diretta, non interessa soltanto i volatori ed i tecnici; essa s'impone a tutte le persone cólte sensibili al fascino di quel grande prodigio che amplia i limiti della potenza umana e schiude alla nostra Patria, pur così gloriosa, nuovi orizzonti di gloria.

L'*Annuario dell'Aeronautica* viene ceduto ai Soci del T. C. I. e del R. Ae. C. I. al prezzo di **L. 32** — alla sede del T. C. I.; di **L. 35** — franco di porto raccom. in Italia e Colonie; di **L. 40,50** id. id. all'Estero.

Per i non Soci, il prezzo è di **L. 50** — alla Sede (per spediz. raccomandata **L. 3** — in più; Estero, **L. 8,50**).

Per almeno 10 copie (per scuole di pilotaggio, Corpi e Reparti della R. Aeronautica, ecc.) **L. 27** — per esemplare, più le spese di spedizione, se i volumi non vengono ritirati alla Sede.

Lo sviluppo dell'aviazione civile italiana.

Dalle statistiche generali dell'aeronautica civile italiana nell'anno 1930 può, agevolmente, rilevarsi lo sviluppo raggiunto dalla rete aerea italiana.

Con 75.000.000 di bilancio vengono in Italia esercite 24 linee aeree, attrezzate per ricchezza e modernità d'impianti, per numero e qualità di materiali, come le migliori linee aeree europee.

In cinque anni di lavoro e di organizzazione la rete aerea italiana ha raggiunto una lunghezza chilometrica complessiva di km. 13.814, con indici di regolarità che per l'esercizio 1930 sono indicati dalle seguenti cifre:

Su 10.615 viaggi previsti dall'orario, ne sono stati eseguiti con ritardi inferiori al cento per cento, 8884, e con ritardi superiori al cento per cento, 476; i viaggi incompleti sono stati 437 con un totale generale di viaggi effettuati di 9797 ed una percentuale del 92,20 per cento di viaggi effettuati per ogni 100 viaggi previsti.

Su 10.615 viaggi previsti dall'orario, 828 non sono avvenuti per mancate partenze degli apparecchi dovute: 686 ad avverse condizioni atmosferiche, 7 ad avarie agli apparecchi, 11 ad avarie ai motori e 24 per cause varie.

L'attività sulle singole linee è data dalle cifre contenute nella tabella seguente:

Linea Aerea	Km. percorsi	Ore di volo	Passeggeri trasportati	Posta e giornali kg.	Bagagli e merce kg.
Torino-Pavia	35.311	247	437	73.210	6.860
Trieste-Venezia-Pavia-Genova	191.537	1.273	3.561	558.650	59.198
Trieste-Zara-Ancona	227.974	1.603	4.901	12080.735	84.168
Trieste-Fiume-Zara	89.147	558	975	629.207	10.737
Trieste-Fiume-Venezia	49.939	306	623	184.440	6.622
Roma-Genova	245.395	1.572	2.127	13165.684	29.642
Roma-Napoli-Palermo	341.684	1.875	2.918	9631.263	30.489
Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona	369.077	2.344	1.382	1194.800	37.333
Roma-Napoli-Siracusa-Tripoli	312.725	1.956	1.656	4884.760	25.294
Brindisi-Atene-Costantinopoli	255.171	1.679	1.024	2356.867	35.657
Atene-Rodi	37.000	245	246	685.699	5.528
Roma-Venezia	298.250	1.590	1.891	1216.875	29.735
Venezia-Vienna	184.532	1.116	1.045	900.367	28.371
Venezia-Ancona-Bari-Brindisi	220.745	1.487	754	176.609	12.252
Venezia-Trento	52.420	353	769	62.538	9.412
Roma-Firenze-Venezia	144.390	849	1.291	356.659	13.537
Roma-Cagliari-Tunisi	331.094	2.238	2.281	5206.228	43.901
Roma-Palermo-Tunisi	220.790	1.432	1.704	1217.328	31.494
Roma-Tunisi	140.716	914	510	296.638	13.741
Brindisi-Valona	35.865	247	527	1075.041	7.474
Roma-Milano	346.365	2.097	2.449	2539.061	34.864
Milano-Trento-Monaco	113.826	711	1.196	286.722	19.832
Milano-Torino	55.383	383	954	1573.471	6.948
Rete albanese	139.576	1.063	3.140	7430.850	29.280

Divisi per nazionalità i passeggeri risultano: italiani 20.844, nord-americani 1771, albanesi 1520, tedeschi 1485, austriaci 690, inglesi 638, francesi 439, ungheresi 382, greci 356, spagnoli 216, svizzeri 169, polacchi 139, cecoslovacchi 138, olandesi 62, belgi 71, turchi 71, jugoslavi 60, svedesi 15, rumeni 34, argentini 33, norvegesi 26, russi 26, danesi 22, australiani 14, egiziani 14, brasiliani 13, canadesi 12, giapponesi 11, colombiani 9, irlandesi 8, arabi 7, portoghesi 6, cileni 5, uruguayani 5, messicani 4, cinesi 3, finlandesi 3, lituani 3, salvadoriani 3, sud-africani 3, tunisini 3, apolidi 2, cubani 2, equatoriani, venezuelani 2, bulgari 1, indiani 1, lettoni 1 e palestiniani 1.

Facilitazioni per viaggi aerei agli studenti universitari.

Il Ministero dell'Aeronautica ha ottenuto per gli iscritti ai Gruppi Universitari Fascisti le seguenti riduzioni di tariffa presso le Compagnie di Navigazione Aerea:

Linee della Società Aerea Mediterranea:

Roma-Firenze-Venezia
Roma-Venezia-Vienna
Roma-Bari-Brindisi
Venezia-Bari-Brindisi
Brindisi-Valona-Santi Quaranta
Valona-Tirana
} Sconto 30 %.

Linee della Società Italiana Servizi Aerei:

Trieste-Venezia-Pavia-Genova
Pavia-Torino
Trieste-Venezia-Ancona-Zara
Trieste-Zara-Fiume
} Sconto 15 %.

Linea della Società Aero Espresso Italiana:

Brindisi-Atene-Istambul
Brindisi-Atene-Rodi
} Sconto 30 %.

Limitatamente alle comitive di almeno 3 studenti.

Una futura università aeronautica istituita in Inghilterra.

Con lo scopo di stabilire su basi veramente scientifiche le discipline aeronautiche e con quello di fornire agli aderenti una solida cultura professionale, è stato aperto in Inghilterra un Centro Militare di studi aeronautici. La scuola trovasi precisamente a Hamble, vicino a Southampton, situata nell'aeroporto di proprietà della Armstrong Siddeley. Il Maresciallo dell'Aria Sir John Higgins ed il signor Siddeley ne hanno assunto la direzione. La scuola offre sette corsi differenti: uno di questi fornisce l'insegnamento necessario per diventare istruttore, un altro per diventare pilota commerciale, un terzo impartisce l'istruzione per il volo senza visibilità, ecc. Ciascun corso comprende anche lo studio tecnico e pratico delle materie che hanno maggiore attinenza con l'aviazione, come, per esempio, macchine, pilotaggio, meteorologia, ecc.

Il Ministero dell'Aria ha dato la sua approvazione a questa iniziativa che col tempo, come già si può desumere da varî indizi, potrà assurgere all'importanza di una vera università dell'aria, che sarà aperta a tutti: inglesi e stranieri.

Cifre riguardanti l'esportazione dell'industria britannica aviatoria.

1926	sterline	807.000
1927	»	845.000
1928	»	961.000
1929	»	1.558.000
1930	»	1.428.000

Dette cifre includono apparecchi e parti di apparecchi esportati all'estero e nelle Colonie e Dominî britannici, ad eccezione dell'India.

La Conferenza Aeronautica della F.A.I. ed il Calendario Aeronautico 1932.

La Federazione Aeronautica Internazionale (F. A. I.) ha chiuso nel mese di gennaio la sua sessione straordinaria nella quale sono state votate le seguenti disposizioni:

1° la creazione di un nuovo modo di controllo per il *record* di distanza in linea retta senza scalo, permettendo al pilota di farsi controllare in punti determinati precedentemente e distanti almeno 1500 km., allo scopo di poter farsi contare la distanza effettiva da lui coperta;

2° la revisione completa nella lista dei *records* del mondo di numerosi *record* con carico utile che non rispondono più alla situazione attuale e che devono scomparire;

3° la creazione di un *record* del giro del mondo dotato di una coppa *challenge* offerta dal Principe Bibescu, presidente della Federazione Aeronautica Internazionale. Questo giro del mondo comporterà un itinerario nettamente stabilito e i concorrenti potranno prendere la partenza da un punto o in prossimità di un punto situato su tale itinerario;

4° lo studio della modificazione dei regolamenti concernenti i *records* di aeroplani leggeri;

5° la creazione di *record* del mondo per gli apparecchi a superficie girevole e ugualmente per gli apparecchi anfibi;

6° la creazione di un *record* del mondo di distanza in linea spezzata.

Tutte queste proposte saranno studiate negli aero clubs di ogni Paese e anche dalla commissione sportiva della Federazione Aeronautica Internazionale, la quale presenterà in seguito un nuovo regolamento alla prossima conferenza della Federazione Aeronautica Internazionale che è fissata per il 5 settembre 1932.

La conferenza ha approvato il calendario aeronautico internazionale per il 1932:

dal 22 al 30 maggio conferenza degli aviatori transoceanici;

dal 25 al 26 giugno raduno turistico internazionale organizzato dall'A. C. di Boulogne sur Mer;

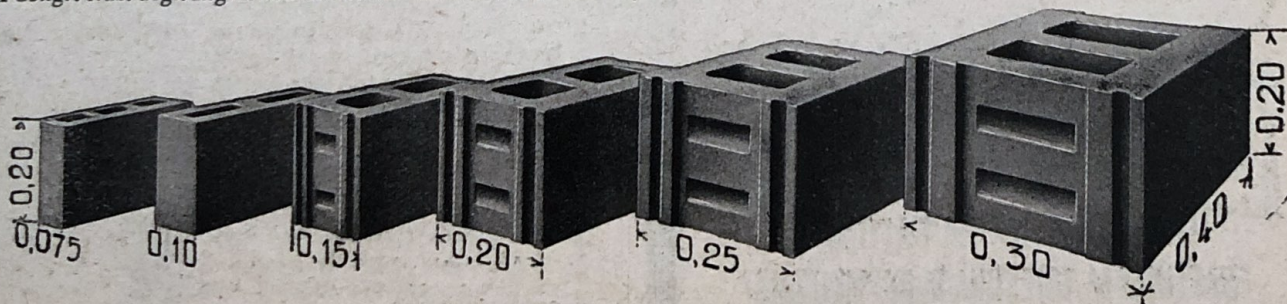
2-3 luglio raduno di turismo a Reims organizzato dall'A. C. della Champagne,

9-10 luglio raduno internazionale organizzato dall'A. C. di Auvergne;

14 luglio raduno internazionale di turismo dell'A. C. della Côte du Nord;

il 28 agosto *challenge* internazionale di turismo;

8 settembre riunione internazionale organizzata dall'A. C. di Vicenza;

Settembre e ottobre coppa « Gordon Bennett » per sferici a Basilea.

Sviluppi della rete aerea italiana.

Con l'apertura della Roma-Monaco la rete aerea italiana comprende le seguenti linee:

Società Aerea Mediterranea:

Linea		
Roma-Cagliari-Tunisi	km.	777
Roma-Palermo-Tunisi	»	870
Roma-Tunisi	»	690
Brindisi-Valona	»	139

Società Anonima Navigazione Aerea:

Linea		
Roma-Genova	km.	430
Roma-Napoli-Palermo	»	540
Roma-Genova-Marsiglia-Barcellona	»	1190
Roma-Napoli-Siracusa-Malta-Tripoli	»	1205

Avio Linee Italiane:

Linea		
Roma-Milano-Monaco-Berlino	km.	1507
Milano-Torino	»	140
Milano-Trento-Bolzano-Innsbruk-Monaco	»	460

Società Transadriatica:

Linea		
Roma-Venezia	km.	510
Venezia-Klagenfurt-Graz-Vienna	»	520
Roma-Firenze-Venezia	»	510
Venezia-Ancona-Bari-Brindisi	»	775
Venezia-Trento	»	135

Società Italiana Servizi Aerei:

Linea		
Torino-Pavia	»	132
Trieste-Zara-Ancona	»	442
Trieste-Fiume-Lussino-Zara	»	388
Trieste-Venezia-Pavia-Genova-Marsiglia	»	968
Trieste-Fiume-Brioni-Venezia	»	440

Aero Espresso Italiana:

Linea		
Brindisi-Atene-Istanbul	km.	1437
Brindisi-Atene-Rodi	»	1185

Adria Aero Lloyd (S. A. M.):

Linea		
Tirana-Scutari	km.	95
Tirana-Koritza	»	125
Tirana-Valona	»	100
Valona-Argirocastro	»	95

Sono inoltre in esperimento le linee Genova-Barcellona-Algesiras, Palermo-Tripoli e la Roma-Napoli-Brindisi.

Toccano attualmente l'Italia le seguenti linee estere:

Deutsche Luft-Hansa: Berlino-Lipsia-Norimberga-Monaco-Milano-Roma.

Oesterreichische Luftuerkehrs: Vienna-Graz-Klagenfurth-Venezia.

Air Union Lignes d'Orient: Marsiglia-Napoli-Corfù-Atene-Castelrosso-Beirut.

Prossimamente l'Imperial Airways dovrebbe deviare la linea proveniente dall'Inghilterra e diretta in Egitto, in Mesopotamia e in India da un lato e nel Sudan, nell'Africa Orientale e nel Sud Africa dall'altro, passando nuovamente attraverso l'Italia

A Marsiglia, Barcellona, Monaco, Graz, Vienna, Berlino, Atene e Costantinopoli le nostre linee trovano coincidenze aeree per tutta l'Europa, per l'Africa Occidentale e per l'America Latina.

Linea Tripoli-Bengasi.

Il mese di gennaio 1932 — Anno X E. F. — è stata inaugurata la linea aerea Tripoli-Bengasi.

La lunghezza complessiva del percorso Bengasi-Tripoli è di 920 km. così suddivisi: Tripoli-Homs km. 95, Homs-Misurata km. 90, Misurata-Buerat km. 116, Buerat-Sirte km. 84, Sirte-Nufilia km. 125, Nufilia-Agheila km. 150, Agheila-Zuetina km. 115, Zuetina-Bengasi km. 145.

Provvedono al servizio apparecchi trimotori « Ca 101 » con motori Jupiter e Lynx fabbricati dalla Società Anonima « Alfa Romeo » dotati della potenza di 820 HP con la velocità di crociera di 165 km. l'ora e massima di 205. Il carico massimo di ogni apparecchio è di 4900 kg. e quello utile di 1800. Ogni apparecchio è dotato di stazione radiotelegrafica ricevente e trasmittente.

Durante il volo, l'apparecchio comunica per radio con le stazioni di Tripoli, Sirte e Bengasi e con altri apparecchi in volo se forniti di radio.

L'apparecchio munito di stazione trasmittente naviga su una rotta sicura mediante il collegamento con la stazione radiogoniometrica impiantata alla Mellaha.

La linea, durante il periodo invernale sarà bisettimanale, d'estate trisettimanale.

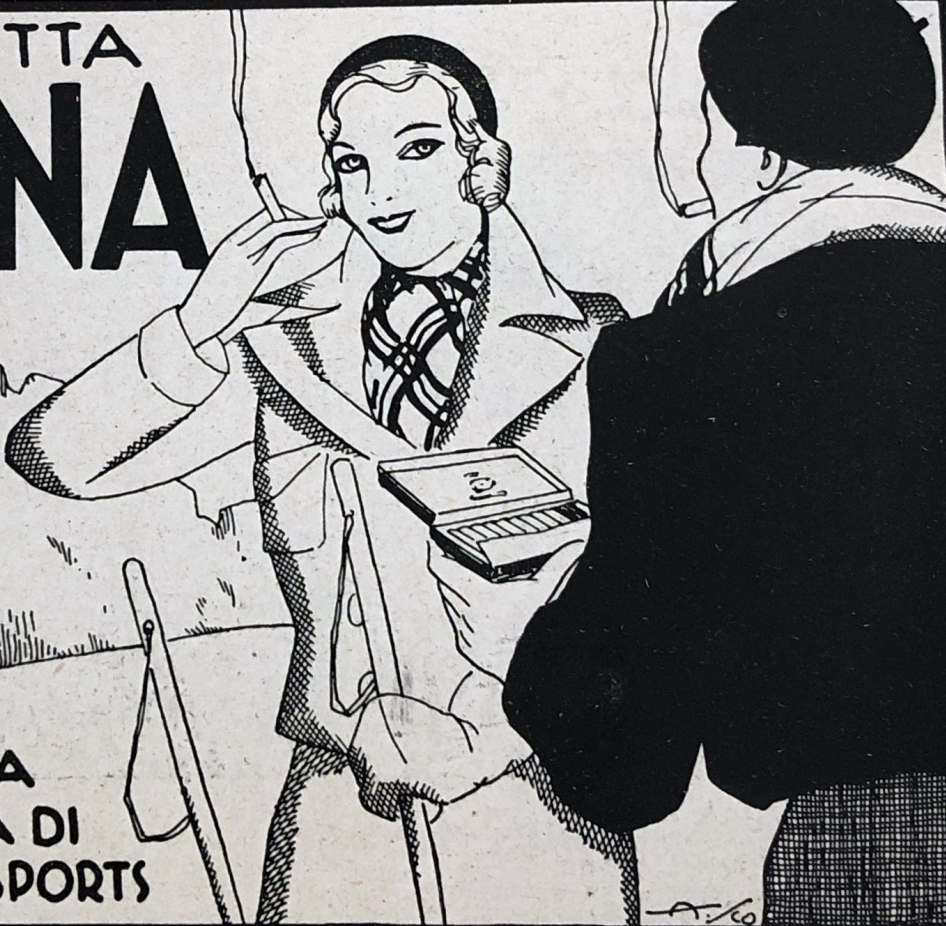
L'attuale orario delle partenze e arrivi è il seguente: ogni martedì e giovedì, partenza da Tripoli (aeroporto Mellaha) alle 8, arrivo a Sirte alle ore 10,30, partenza da Sirte alle ore 11,15, arrivo a Bengasi alle 15,5.

Da Bengasi ogni lunedì e mercoledì alle 8, arrivo a Sirte alle 10,50, partenza da Sirte alle 11,35 ed arrivo a Tripoli alle 15,05.

La Nord Africa Aviazione S. A. che gestisce la linea, ha studiato partenze ed orari che coincidono con il movimento della linea aerea Ostia-Siracusa-Malta-Tripoli, nonchè il lunedì (ogni 15 giorni) con la motonave che proviene da Napoli-Palermo ed il martedì (ogni 15 giorni) con la motonave in partenza da Tripoli per Palermo-Napoli.

Velivoli armati di cannone.

Secondo notizie della stampa in Inghilterra sarebbero stati compiuti esperimenti su alcuni tipi di velivoli da bombardamento armati di cannone. Gli esperimenti avrebbero dato esito così soddisfacente che fra non molto si procederebbe alla costruzione di qualche aeroplano munito di torrette blindate racchiudenti un cannone capace di sparare proietti in pieno volo. Verrebbe mantenuta la mitragliatrice per la difesa dell'aeroplano da attacchi aerei, ma, al tempo stesso, il velivolo sarebbe trasformato in modo da rendere più efficaci i tiri contro truppe nemiche allo scoperto e nelle trincee.

SPORT

Ciclismo.

Il Calendario delle manifestazioni ciclistiche è così denso quest'anno che la stagione si apre in anticipo e già il 20 corrente avremo la Milano-Sanremo. La grande prova di apertura è già alla venticinquesima edizione e l'Unione Sportiva Sanremese e la *Gazzetta dello Sport* festeggiano quest'anno in modo particolare l'avvenimento che al suo nascere ha segnato la ripresa dello sport ciclistico su strada e il primo intervento a corse italiane di campioni stranieri di gran classe.

L'attesa per la Milano-Sanremo è viva, per l'incertezza che domina dopo la pausa invernale e per il fatto che in essa fanno la prima apparizione le nuove squadre assoldate dalle maggiori Case fabbricanti di cicli. Il campione del mondo Learco Guerra è rimasto fedele alla Maino di Alessandria. Al suo fianco saranno Giacobbe, Rinaldi, Caimmi, Bergamaschi, Negrini, tra i quali vi sono figure di primo piano capaci non solo di coadiuvare il campione, ma altresì di sostituirsi a lui nel caso di bisogno. Alfredo Binda sarà il capitano della Legnano. Gremo. Bertoni, Canazza, Albino Binda saranno i suoi aiutanti diretti, mentre la stessa Ditta Bozzi formerà una squadra Wolsit con Di Paco, Fossati, Bellandi e Giannini. Il plotone della Bianchi è forte di Mara, Bovet, Grandi, Marchisio, Crippa, Gestri e Morelli. La Casa Gloria si presenta con Battesini, Firpo, Canavesi, Rovida e Orecchia. Nella squadra di Olympia la responsabilità del comando è affidata all'anziano Belloni, il quale non disarma malgrado gli anni di lunga attività sportiva, e con lui saranno Barzal, Mario Bianchi, Scorticati, Catellani, Jori. L'ex corridore Ganna, da tempo fortunato industriale, allineerà Zanzi, Simoni, Zucchini e Marin, mentre Dei avrà Pesenti, Cavallini e Linari. Martano, Lolli, Olmo e Balma Mion faranno capo alla Frejus.

Accanto a questi aggruppamenti sono poi altri attori che, senza far parte di squadre cosidette ufficiali, parteciperanno alla Milano-Sanremo in veste di isolati ed a questi si aggiungano alcuni concorrenti stranieri. All'indomani della Milano-San Remo gli sguardi si affiseranno verso altre importanti manifestazioni, verso le prove di Campionato italiano, verso il Giro d'Italia che quest'anno vedrà in lizza agguerrite squadre straniere, verso il Giro di Francia che avrà una efficiente partecipazione italiana capeggiata da Alfredo Binda, verso i Campionati del mondo, che

per essere affidati all'Italia, vedranno impegnati seriamente non soltanto i nostri atleti, ma le nostre organizzazioni sportive.

L'Olimpiade.

Mentre da Los Angeles giungono i primi particolari organizzativi su quella che sarà la X Olimpiade e mentre nel nostro Paese si intensifica la preparazione per la partecipazione degli elementi che più affidano di ben figurare nella maggior rassegna dello sport, il Comitato Olimpionico Olandese ha consacrato in un suo volume il rapporto ufficiale della organizzazione della Olimpiade di Amsterdam. Malgrado siano passati quattro anni la pubblicazione assume carattere di attualità e contiene elementi preziosi che potranno servire di guida, sia per la Olimpiade di quest'anno, sia per qualsiasi altra Nazione che vorrà, dopo Berlino, accingersi ad organizzare i Giuochi quadriennali.

Il volume non è soltanto una rievocazione dei risultati sportivi raggiunti, ma contiene considerazioni e incitamenti di grande valore morale, a cominciare dalla introduzione, in cui vien ripetuto il saluto rivolto agli Olimpionici quattro anni fa dal Barone Pietro de Coubertin, lanciatore della Olimpiade moderna ed oggi presidente onorario del C. I. O.

Possono riuscire interessanti ai nostri lettori alcuni dati.

Il bilancio materiale si è chiuso con cifre che sembrano sbalorditive se si pensa che tutto il movimento finanziario si aggirò attorno ad una manifestazione che si è iniziata e si è conclusa in un periodo di sedici giorni. Le spese furono di 3.332.581 fiorini (un fiorino equivale a L. 8,05 italiane) contro entrate di 3.035.632 fiorini. Si tratta di circa 22.000.000 di lire italiane di entrata contro 24.000.000 circa di lire di uscita. Il deficit è stato dunque di 296.948 fiorini, deficit contabile e non reale, perchè il Comitato Olimpionico Olandese è divenuto automaticamente proprietario di un grandioso stadio e di tutta una città olimpionica, che hanno dato ad Amsterdam i più grandiosi impianti sportivi.

Ad Amsterdam furono invitate 59 Nazioni e 46 risposero all'invito e si fecero rappresentare da atleti. La Francia ha partecipato a tutte le quindici specialità sportive, il Belgio e l'Olanda a quattordici, l'Italia, la Svizzera, la Danimarca e la Germania a tredici, la Cecoslovacchia e gli Stati Uniti a dodici, l'Argentina, la Finlandia, la Gran Bretagna, l'Austria, la Svezia a undici e poi giù fino a Cuba, Haiti, Malta, Panama, Rodhesia e Uruguay che parteciparono a una sola prova. Lo sport che ebbe il maggior numero di Nazioni iscritte fu l'atletismo con 40 paesi; facevano seguito il nuoto con 32 paesi; il pugilato con 29; la scherma e il ciclismo con 27; la lotta greco-

romana con 24; la vela con 23; gli sports equestri con 20; i pesi e il canottaggio con 19; il calcio con 17; la lotta libera con 15; il pentathlon moderno con 14; la ginnastica con 11 e finalmente l'hockey con 9.

Questa pubblicazione, alla vigilia del decimo confronto fra gli atleti del mondo, serve ad accrescere l'attesa per la manifestazione di Los Angeles che segna la mobilitazione di tutte le forze dilettantistiche.

La Olimpiade Universitaria.

Nello stesso anno in cui i Campioni di tutte le Nazioni si misureranno sul terreno della Olimpiade di Los Angeles, si svolgerà a Roma la I Olimpiade Nazionale Universitaria. Gli sportivi non hanno dimenticato la superba riuscita del Campionato mondiale dei goliardi organizzato nel 1927 a Roma, nel quale i nostri rappresentanti raccolsero indimenticabili trionfi, e i successivi Giuochi di Parigi nel 1928 e di Darmstadt nel 1930. Gli studenti italiani, inquadrati nei Gruppi Universitari Fascisti, dimostrarono in quelle occasioni di essere nello sport nazionale una forza vitale.

L'Olimpiade Universitaria si è già iniziata lo scorso mese per quanto riguarda gli sports invernali. Essa si è valsa della Sciopoli Nazionale Universitaria, bandita già prima che fosse indetta la Olimpiade Universitaria, e si è giovata assai della ottima organizzazione del G. U. F. di Milano, disposta nella meravigliosa conca di S. Martino di Castrozza. Per i Giuochi di maggio saranno compresi tutti gli sports olimpionici: l'atletica leggera ed il nuoto, il canottaggio e la scherma, il pugilato, il rugby e il tiro a volo.

Per questa prima Olimpiade è stato scelto lo stadio del Littoriale di Bologna anche per ragioni tecniche, ma si sa però che nel futuro l'Olimpiade Universitaria verrà indetta in una città del meridionale. Esattamente fra due mesi Bologna vedrà le competizioni di tutti i Goliardi d'Italia.

Calcio.

A fine gennaio le squadre della divisione nazionale Serie A avevano iniziato il girone di ritorno, dopo le diciassette partite del girone d'andata compiutosi il 24 gennaio. Il Bologna era passato senza danni anche attraverso la diciassettesima partita, conchiudendo il girone d'andata con 29 punti, contro 26 della Juventus, 22 della Roma e dell'Ambrosiana, 21 del Milan e 20 del Torino e della Fiorentina, per citare soltanto le squadre che ancora possono aver la velleità di conquistare qualche posizione di avanguardia nei confronti di Bologna e di Juventus che sembrano ben staccate e capaci di sbrigarsi tra loro la contesa per la conquista dello scudetto. Anche se si

vuol escludere la possibilità che Roma e Ambrosiana possano avvicinare Bologna e Juventus non si può in questo momento non consentire alla Juventus la possibilità di ridurre il distacco e di minacciare la rivale. Il girone di ritorno ci promette nuove emozioni che saranno di tanto in tanto rese più esasperate dagli incontri internazionali, in cui la squadra nazionale, tanto discussa quest'anno, dovrà cimentarsi, così in patria, come all'estero.

Ippica.

Le scuderie italiane nello scorso gennaio hanno partecipato in Francia tanto alle corse al trotto, quanto alle corse al galoppo. A Vincennes i trottatori, a Nizza gli specialisti di ostacoli. Lusinghieri successi sono stati raccolti nei due campi. Sulla pista di Vincennes, *Hazleton* della scuderia Palazzoli che già nel 1931 aveva vinto il Prix d'Amerique lo riportava per la seconda volta davanti alla giumenta francese *Capucine X* e all'altro rappresentante di scuderia italiana, *Pluchy* del Comm. A. Riva.

I rappresentanti delle scuderie italiane di ostacoli, senza partecipare ai grossi premi della riunione dell'ippodromo del Varo, a Nizza, nei quali sarebbero stati chiusi dai cavalli francesi, si limitarono a partecipare a prove di secondo piano, riuscendo ad affermarsi, anche in modo lusinghiero. Affidati in corsa a fantini italiani, come Taddei e Mercuri, *Bully, Lindbergh, Appio Claudio, Bussola, Spoleto, Univers III* trovarono tutti la via della vittoria.

Intanto — dopo la consueta pausa invernale — si sono iniziate le grandi riunioni al galoppo con la prima giornata della grande riunione romana. In questo mese Pisa, Verona, Monza e poi Milano daranno vita alle maggiori e classiche prove.

Pugilato.

Vi è effettivamente un risveglio negli spettacoli pugilistici nel nostro Paese, il che si spiega con il fiorire di elementi capaci di tener testa ai buoni pugilisti stranieri. Un paio di manifestazioni indette al Palazzo dello Sport di Milano con la presenza di Domenico Bernasconi ebbero nello scorso gennaio il potere di richiamare la folla delle grandi occasioni, quella folla che, non solo conforta e sprona i campioni, ma incoraggia gli organizzatori e crea la base per migliori manifestazioni future.

L'ultima riunione di gennaio vide un seguito di vittorie italiane. Bernasconi contro il belga Pont Biquet, aspirante come lui al titolo europeo, ha vinto ai punti contro la generale aspettativa, che si attendeva la decisione prima del limite delle dieci riprese. Ma il popolare campione, lussatasi la mano destra alla seconda ripresa, dovette limitarsi a col-

pire e a difendersi soltanto con la sinistra, combattendo in tal modo in uno stato di inferiorità che soltanto la grande classe riusciva a neutralizzare. In queste condizioni la vittoria ai punti assume un significato assai lusinghiero. Il combattimento di Leone Jacovacci contro il cubano Pastor Milànes fu rovinato dall'arbitro, che per un errato conteggio salvò quest'ultimo dal k. o. Dopo tanti combattimenti vittoriosi Pastor Milànes aveva trovato il suo dominatore e fu per caso che Jacovacci sia stato privato della vittoria alla seconda ripresa e dovesse conquistarla soltanto alla terza per la squalifica dell'avversario. Il belga Kid Josse opposto ad Arcelli si è salvato da una dura punizione, perchè l'italiano, respingendo con un doppietto la testa del suo avversario si produceva serie contusioni ad entrambe le mani. Arcelli fu costretto ad esibirsi perciò in un assalto accademico, senza avere la possibilità di renderlo conclusivo. Fornendo della bella boxe dimostrò però una forte superiorità sul belga.

Motonautica.

Il Principe Aimone di Savoia-Aosta, Duca di Spoleto, commissario straordinario della Federazione Italiana Motonautica ha presentato a S. E. Arpinati, presidente del C.O.N.I., il regolamento definitivo per l'istituzione del Campionato italiano fuoribordo e ne ha ottenuto l'approvazione. Il Campionato si effettuerà sulla base di otto prove ed è aperto fra gli affiliati della F. I. M. per fuoribordo appartenenti alle seguenti classi: Classe A (fino a 250 cmc.), Classe B (fino a 350 cmc.), Classe C (fino a 500 cmc.), Classe F (da 501 a 1000 cmc.).

L'istituzione del Campionato Italiano aumenta l'interesse per le singole prove dei fuoribordo. La F. I. M. ha consentito fino al 15 dello scorso febbraio la presentazione della richiesta di gara avente titolo per il Campionato. Fra le numerose domande la Federazione deciderà in questi giorni.

Atletica.

La preparazione degli atleti che dovranno partecipare a Los Angeles, alle gare di corsa, di marcia, di lancio e di salti, è stata affidata al campione Contoli, presentemente capitano aviatore. Il Gen. Balbo lo ha concesso per la sua speciale e riconosciuta competenza alla Federazione e il Contoli si è accinto con impegno di soldato e con passione di sportivo al suo non lieve compito. Il quale è assai vasto, perchè non si tratta soltanto di seguire nell'allenamento gli anziani atleti, ma di trovare fra le forze giovanili gli elementi nuovi che possano essere tenuti di rincalzo, se pur non dovranno addirittura fornire i titolari della rappresentanza italiana.

Anno XXXVIII **Sommario del Fascicolo di Marzo** **N. 3**

Abbonamento per il 1932: L. 18,50 (Estero L. 36,50).
ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione; *Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

MILANO - CORSO ITALIA, 10

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

LEGGE 7 APRILE 1921, N° 610 - ROMA: VIA MARGHERA 2, ANGOLO VIA MAGENTA

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Anno XXXVIII - N. 3

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie

Questo fascicolo si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI, del testo dalla pag. 161 alla 240 e del notiziario dalla pag. 81 alla 120

Marzo 1932
(Anno X)

ARTE ITALIANA NEL MONDO

ARTISTI ITALIANI IN FRANCIA

NEL SEICENTO E SETTECENTO

Quando il re di Francia Enrico IV ebbe riconquistato il suo trono lungamente disputato dalle fazioni, le prime cure ch'egli ebbe per la restaurazione delle arti nel suo regno, si esercitarono sulle dimore regali, principalmente a Fontainebleau e a Saint Germain.

Nel primo di questi castelli, gli esempi lasciati dal Primaticcio furono continuati da pittori che il re attirò parte dalle Fiandre, parte dai propri Stati. Ricorse invece agli italiani per l'abbellimento dei giardini, l'arte di disegnarli e di costruirli avendo fatto in Italia, specialmente alla Corte del Granduca di Toscana, progressi notevoli, dei quali egli desiderava profittare.

Nel 1598 fece venire da Firenze Tommaso Francini, abile nel disegno e nell'impiego delle acque. Prima di lui, pareva che i giardini francesi non avessero mai conosciuto l'uso delle acque zampillanti. Bernardo Palissy, che nell'epoca precedente aveva dato tante prove della sua conoscenza delle acque e disegnato delle grotte famose, non parla di siffatto ornamento nei suoi scritti.

Le grotte costruite sotto le terrazze che sostenevano il Castello Nuovo, edificato a Saint Germain da Enrico IV, ne fecero vedere i primi effetti. L'acqua zampillava in mille fogge dai bacini ornati di rocce, dove svariate figure rappresentavano scene mitologiche, figure articolate che l'acqua scorrendo faceva muovere mentre, spingendo l'aria nei tubi sonori, ne traeva singolari concenti. Le pareti incrostate di conchiglie e di pietre luccicanti, formavano dei disegni regolari, come diverse maschere e figure grottesche; esse erano ornate di lustrini e di doppieri.

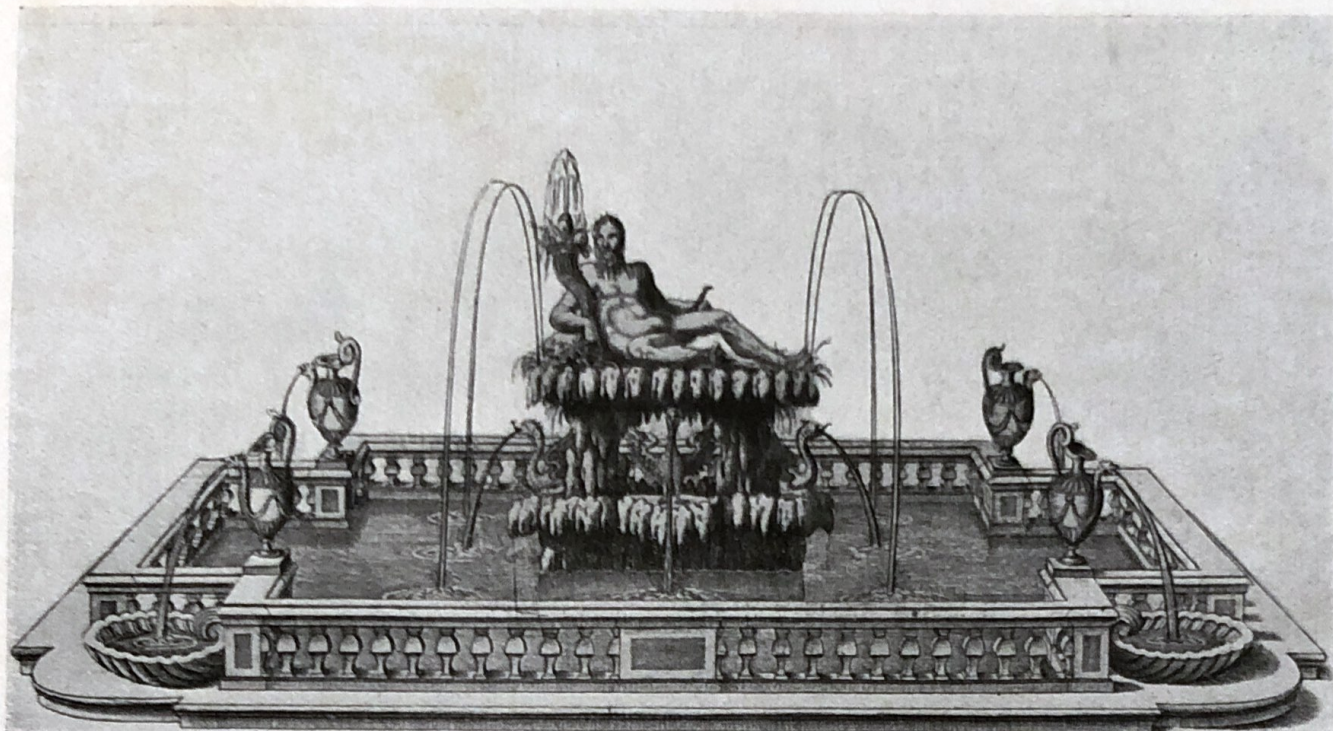
C'era una grotta di Perseo, dove l'eroe, discendendo dalla vòlta, obbligava un drago a nascondersi sotto l'acqua mentre cadevano le catene d'Andromeda; un'altra detta d'Orfeo,

(*fot. Giraudon, Parigi*)
BASSORILIEVI E STATUE ORNANTI LA PORTA SAN BERNARDO E LA GEÔLE, DETTA « LA TOURNELLE » (MILLIN - « ANTIQUITÉ NATIONALE », TOME III).

in cui il giovine Dio suonava il violino, mentre alcuni animali, in procinto di uscire dalla roccia, sostavano per ascoltarlo. In un'altra grotta, detta della Damigella, si vedeva appunto una giovine donna seduta davanti a un organo, dal quale, con il movimento delle mani, sembrava trarre i suoni originati dalle acque. Una quarta grotta era detta « dei doppieri » perchè non la si poteva vedere che alla luce artificiale, ed aveva un teatro dove il giuoco delle acque determinava dei veri e propri cambiamenti di scena.

Il re spendeva molto per queste bizzarrie; i curiosi vi andavano in folla come ad una novità inaudita, non senza aver la sorpresa, in qualcuna di codeste grotte, di vedersi inondati talvolta da getti d'acqua che si formavano improvvisamente per gioco.

Le opere, che andarono in rovina quando la moda passò e delle quali non ci è rimasta traccia, ci sono rese note da antiche descrizioni e da qualche incisione eseguita dal Bosse. Tommaso Francini aveva con sè il fratello Alessandro che l'assisteva nei suoi lavori. Insieme costruirono a Fontainebleau le cinque fontane del pianoterra. La principale di esse era detta del Tevere per la figura di questo fiume che si ergeva al centro lanciando alti getti d'acqua da quattro orifizi, mentre due draghi sotto la statua e quattro vasi negli angoli, versavano l'acqua nella vasca. Di questo gruppo si conservano, oltre la figura del Tevere, i quattro vasi che trovansi al Louvre.

Tre altre opere, sempre su disegni dei Francini, decoravano altri punti del castello. Esse erano precisamente: l'Uccelliera, con un Nettuno dall'aria poltrona, assiso in una grotta tutta decorata di finte stalattiti, alla sommità della quale due vasche sovrapposte lasciavano cadere l'acqua, che si raccoglieva quindi in un bacino, nel quale precipitava una cascata; la fontana del Perseo, collocata davanti al bacino nel mezzo della corte detta appunto Corte della Fontana, mostrava l'eroe al sommo d'una roccia fra quattro vasche e quattro getti d'acqua; quella di Diana non versava l'acqua che dalle teste di quattro cervi applicate sopra un piedistallo portante la figura della dea, ai cui piedi giacevano quattro cani, che si trovano attualmente al Louvre.

(*fot. Giraudon, Parigi*)

FONTANA DEL TEVERE A FONTAINEBLEAU, DEL FRANCINI.

Tommaso Francini abitava quasi sempre a S. Germain; e il diario d'Hervard, medico di Luigi XIII, allora delfino, il quale viveva con lui in questo castello, ci testimonia della soddisfazione con cui l'artista fiorentino s'ingegnava a ricreare il giovine principe con piccole ingegnose costruzioni, come, per esempio, una fontana con grotte, fabbricata appositamente per lui. E si racconta che nelle grotte del Castello, non solo il giovane principe si divertiva ad aprire gli insidiosi rubinetti, ma il re stesso prendeva un gusto matto a vedere i getti dell'acqua schizzare improvvisamente sui passanti.

Tommaso Francini, ben presto naturalizzato francese, si ammogliò in Francia nel 1606 e morì nel 1651 col titolo d'intendente generale delle acque e delle fontane di Francia, nella qual carica gli successe il figlio primogenito Francesco. Questi, aiutato dal fratello minore, Pietro, dovette essere il primo autore delle acque di Versailles, ed è a loro due senza dubbio che si debbono le famose Cascate, che a Fontainebleau, uscendo dal *parterre*, formavano la testa del grande canale.

Come l'arte di distribuire le acque nei giardini, così quella di gettare nel bronzo, aveva in Italia dei maestri, dei quali la Francia sentiva bisogno.

A Firenze l'arte della fusione era praticata dal famoso Giambologna, il quale, nato nei Paesi Bassi, crebbe però alla scuola degli italiani, e in Italia fece tutta la sua carriera. Orbene, quando si trattò di erigere sul Ponte Nuovo la celebre statua di Enrico IV, che i

(*fot. Giraudon, Parigi*)

PENDOLO COL CARRO D'APOLLO, NELL'APPARTAMENTO DEL DUCA D'ORLEANS A FONTAINEBLEAU.

GIOVANNI FRNCESCO ROMANELLI - VENERE ED ENEA.

parigini chiamarono poi « il cavallo di bronzo », il re si rivolse appunto al Giambologna, il quale aveva educato degli allievi nelle persone dell'italiano Pietro Tacca e del Francavilla, venuto come lui dai Paesi Bassi e come lui dimorante in Italia.

Certo Jerôme de Gondi, cugino dei Gondi baroni di Retz, il quale, come questi, aveva fatto fortuna in Francia, possedeva in Parigi un giardino dove si offriva alla curiosità dei visitatori ogni sorta d'animali scolpiti in pietra da Romolo Ferruzzi che li aveva inviati da Firenze, dove abitava.

Ritenendosi poi opportuno di collocare in mezzo a tutti codesti animali una statua di Orfeo, questa fu ordinata nel 1598 al Francavilla; se non che Enrico IV, appena l'ebbe vista, la volle per sè, non solo, ma propose all'artista di venire al suo servizio. L'artista accettò e nel 1601 si pose agli ordini del re, per il quale scolpì, oltre a varie altre opere, un *Davide*, che trovasi ora, come l'*Orfeo* di cui abbiamo parlato, al Louvre, incorporato in un gruppo di quattro figure rappresentante la *Francia difesa dal Tempo*, datato del 1609, che Luigi XIV donò al cancelliere de Poutchartrain, nel giardino del quale figurò lungamente.

Intanto che la statua bronzea di Enrico IV si stava eseguendo a Firenze, Giambologna morì. Piero Tacca compì l'opera che venne ricevuta a Parigi dal Francavilla e completata di quattro figure di schiavi collocate agli angoli del piedistallo, unica parte conservata del monumento, che si trova al Louvre.

Bordoni, altro scultore venuto da Firenze e genero del Francavilla, abitava allora a Parigi dove morì molto vecchio nel 1651. Sotto Luigi XIII egli ebbe a rivestire di marmo l'altare massimo della cappella di Fontainebleau, ornata da quattro colonne corinzie, da due figure marmoree di S. Luigi e di Carlo Magno e da quattro statue d'angeli di bronzo dorato. Appare da quest'opera ch'egli conosceva l'architettura; egli praticava inoltre l'intarsio di marmo chiamato a Parigi *mosaico fiorentino*, del quale compose il selciato della stessa cappella, dando pure a Parigi, il primo esempio di un'arte che doveva far fortuna in Gobelins.

PARIGI: LOUVRE - GALLERIA D'APOLLO, TAVOLO IN MOSAICO.

∴

Non si deve cercare in Francia, nel secolo XVII, la stessa abbondanza di maestri italiani che si era avuta nel secolo XVI. Una scuola nazionale, d'ora innanzi fiorente, lasciava poco posto agli stranieri; tuttavia il rinnovamento delle arti che si fece sentire allora, sia alla corte dei Medici, sia per cura dei papi Urbano, Innocente, Alessandro, faceva gran rumore in tutta l'Europa. Roma era più che mai la capitale delle arti, e tutto quello che ne proveniva in fatto d'arte e di artisti era il benvenuto di là dalle Alpi. Nella fabbricazione dei mobili, il lusso italiano e la perfezione tecnica che vi era congiunta, sorpassavano tutto ciò che poteva farsi altrove. Poggio Imperiale, residenza dei duchi di Toscana, faceva a questo riguardo la meraviglia dell'Europa.

Parigi conobbe questa eccellenza degli artefici italiani allorchè, sulla fine del regno di Luigi XIII, vi si trasferì l'incisore Stefano della Bella, discepolo del Callot e cresciuto alla Corte dei Medici. Abile a rappresentare i soggetti militari e le feste, egli incise per ordine del re la *Presa d'Arras* nel 1640; fu protetto successivamente dai Cardinali Richelieu e Mazzarino ed ebbe presso gli amatori una tal voga che egli si sarebbe stabilito nella capitale se i tumulti della Fronda non lo avessero costretto a partire. Amatore d'opere d'arte di tutti i generi, il Mazzarino ebbe al suo servizio molti maestri italiani, dei quali il più celebre, per la pittura, fu il Romanelli, allievo e seguace di Pietro da Cortona. Venuto a Parigi dopo il 1644, egli dipinse nel palazzo del Cardinale la vòlta della Galleria che dipende oggi dalla Biblioteca Nazionale, trattandovi i seguenti soggetti che ancor oggi si vedono: *Apollo che insegue Dafne, il Cocchio di Venere, il Parnaso, il Giudizio di Paride. Venere svegliata da Amore, Narciso, i Giganti fulminati, l'Incendio di Troia, il Ratto d'Elena, il Ratto di Ganimede, Romolo e Remo.*

Il successo di questa opera gli valse poi l'onore di decorare al Louvre gli appartamenti di Anna d'Austria, dove sono ora esposti gli Antichi; i soffitti di quattro stanze conservano tuttora le pitture che rappresentano; nel-

la prima camera le *quattro stagioni* e storie di Diana e Apollo; nella seguente *Minerva contornata dalle Arti, la Pace e l'Agricoltura;* nella terza soggetti di storia romana; nella quarta, che non conserva che in parte l'opera di questo artista, si vedono due belle pitture a mezza luna rappresentanti *Giuditta* ed *Ester*. In altra parte di questo appartamento il medesimo artista aveva dipinto la *storia di Mosè*, in sette parti; nel palazzo del presidente Lambert egli aveva mescolato le sue opere colle celebri pitture con le quali Lesneur decorò il Gabinetto dell'Amore. Il Romanelli era di Viterbo, e morì nel tempo in cui divisava di condurre la sua famiglia a Parigi, nel 1662.

Per una moda che rimontava al regno di Enrico IV, si solevano completare tutte le decorazioni con paesaggi dipinti sul muro. Il Grimaldi, detto il Bolognese, ne eseguì infatti nella Galleria Mazzarina e il Borzone negli appartamenti d'Anna d'Austria, al Louvre. Il primo, allievo dei Carracci, fu a Parigi nel 1648; il secondo, genovese, morto nel 1679, dipinse, tra altro, nella Galleria bassa del Cardinale, alcune architetture e figure antiche, mentre nel palazzo d'Olanda e nella sala dei Paggi della Regina, a Vincennes, creò dei paesaggi. Il Manciola, che operava contemporaneamente agli altri due pittori, eseguì a Vincennes ancora quattro fregi delle battaglie d'Alessandro. Si mescolava allora la pittura con la fabbricazione dei mobili, il che spiega come dei gabinetti preziosi, opera degli ebanisti ingaggiati dal Cardinale, ebbero pure delle opere minute del Bolognese e del Manciola. Il Governo di Luigi XIV, che fece sentire in tutte le arti un impulso così forte e brillante, non doveva rinunciare alll'opera degli artefici italiani per i mobili nè a quella dei fiamminghi per le tappezzerie. La manifattura dei Gobelins, dedicatasi a questi due generi di produzioni, impiegò per il legno e il bronzo Domenico Cucci e Filippo Caffieri, ambedue romani. Il primo fu molto apprezzato per due gabinetti, uno della Pace, l'altro della Guerra, dove delle figure e degli ornamenti di bronzo dorato brillavano su d' un fondo d' ebano, in mezzo ad accessori tagliati in diaspro, agata e lapislazzuli. Due altri mobili, uguali a quelli di Diana e di Apollo, formavano la decorazione principale della celebre Galleria d'Apollo al Louvre. Il mutamento del gusto, avvenuto in seguito, fu causa della dispersione di tutte queste opere, sìchenon ne restano più che degli avanzi. Cucci ottenne la naturalizzazione nel 1664, Filippo Caffieri nel 1665.

(*fot. Giraudon, Parigi*)
BUSTO DI LUIGI XIV, DEL BERNINI, NEL SALONE DI DIANA A VERSAILLES.

Quest'ultimo, che fu il tronco degli scultori Caffieri fiorenti a Parigi nel XVIII secolo, è l'autore delle imposte della porta ancora esistenti nel salone di Venere, dal quale l'appartamento di Versailles dava sul grande scalone. Egli eseguì, per la prima volta in Francia, un mobile che era già in uso in Italia: il *guéridon*, specie di tavolo ad un sol piede, con una piattaforma sulla quale si potevano poggiare delle fiaccole.

Fu allora che nei mobili del re il mosaico fiorentino, menzionato più sopra, prese una grande importanza. Esso era praticato dai fratelli Ferdinando ed Orazio Megliorini, toscani. Le figure che essi avevano l'abilità di comporre con frammenti di marmo, specialmente animali incorniciati da ornamenti diversi, sfidano, per disegno, per modellazione

e per effetto, tutto quello che si può immaginare in questo genere di lavori. Una tavola di marmo, ora conservata nella Galleria d'Apollo al Louvre, è un chiaro esempio di questa abilità dei due artefici toscani, e forse lo è anche una Carta di Francia costituita appunto da marmi congiunti con grande arte. Anch'essa è ora al Louvre, mentre trovavasi in origine nel Gabinetto dei gioielli di Versailles, ove era oggetto di grande ammirazione da parte dei visitatori. E poichè stiamo parlando delle arti minori, non vorremo passar sotto silenzio i gioiellieri Branchi e Giacetti, pure italiani.

⁂

Nelle arti superiori, la famosa Accademia di pittura formata a Parigi dal Colbert, bastava ai bisogni delle costruzioni del re. Non dimentichiamo tuttavia il prestigio che l'Italia esercitava allora a questo riguardo con la persona del Bernini, celebre in tutta Europa. Luigi XIV e Colbert lo stimavano al punto di chiamarlo a Parigi nel 1665 per fargli fare i disegni della facciata del Louvre, che non vennero poi eseguiti. Ma egli eseguì durante il suo soggiorno due busti del re, dei quali uno, posto a Versailles nel salone di Diana, è un vero capolavoro.

(*fot. Giraudon, Parigi*)

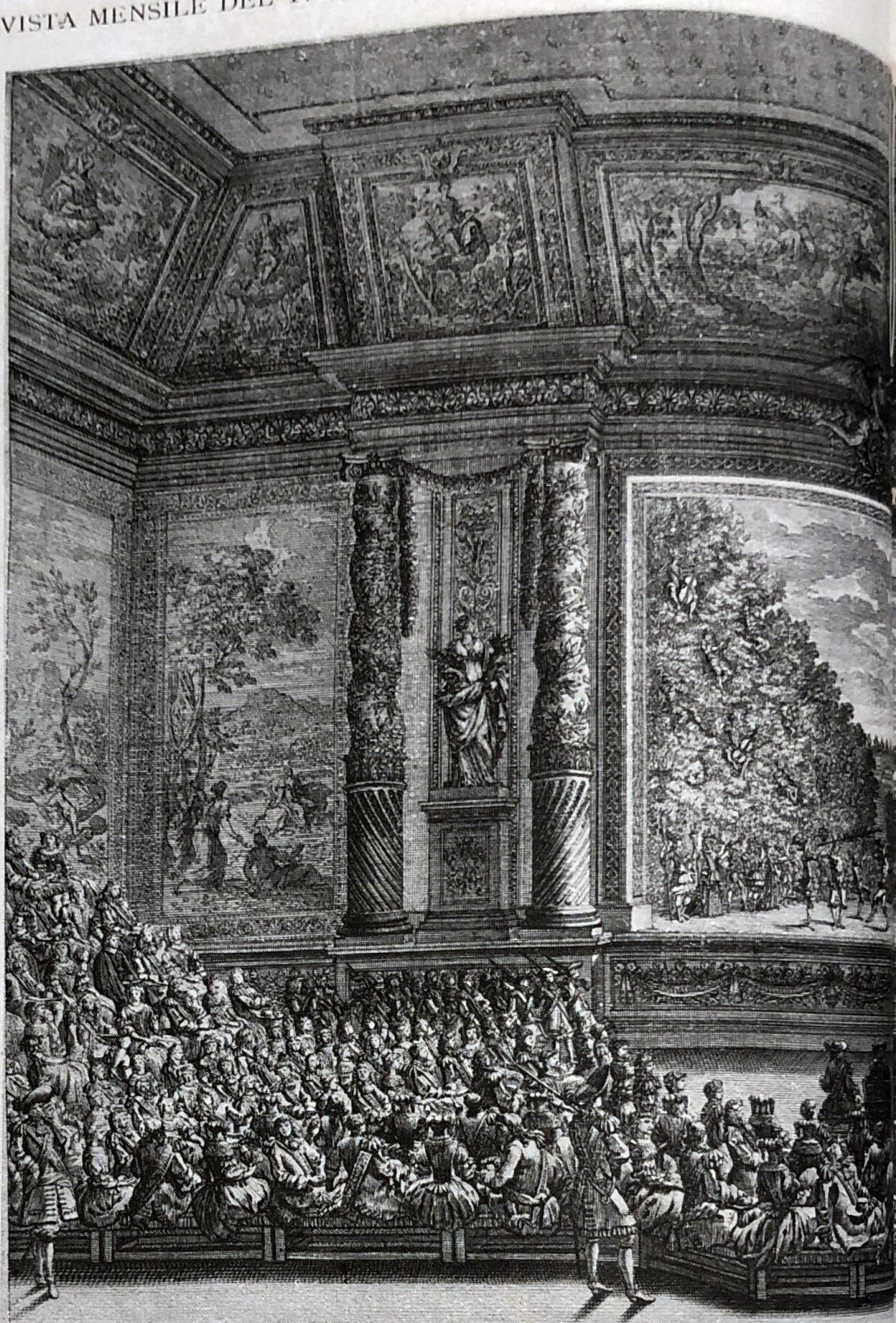
MAUSOLEO DI CUREAU DE LA CHAMBRE - MUSEO DI VERSAILLES.

Rientrato a Roma, il Bernini divenne il consigliere del Colbert per la fondazione dell'altra Accademia che il re stabilì in questa città. Gli fu commessa una statua di Luigi XIV a cavallo, che fu collocata alla testa dello Stagno degli Svizzeri, statua che non piacque, e che il La Bruyère, nel suo discorso di Accademia, definì: « mancata da un uomo abile ». Egli fornì i disegni della Vergine scolpita da Antonio Raggi che è a Nôtre Dame di Parigi, e quelli della pala dell'altare che accompagnava questa figura nella chiesa dei Carmelitani, donde proviene. Il Monumento di Cureau de la Chambre, scolpito dal Tubi a S. Eustachio, fu derivato anch'esso da un suo disegno.

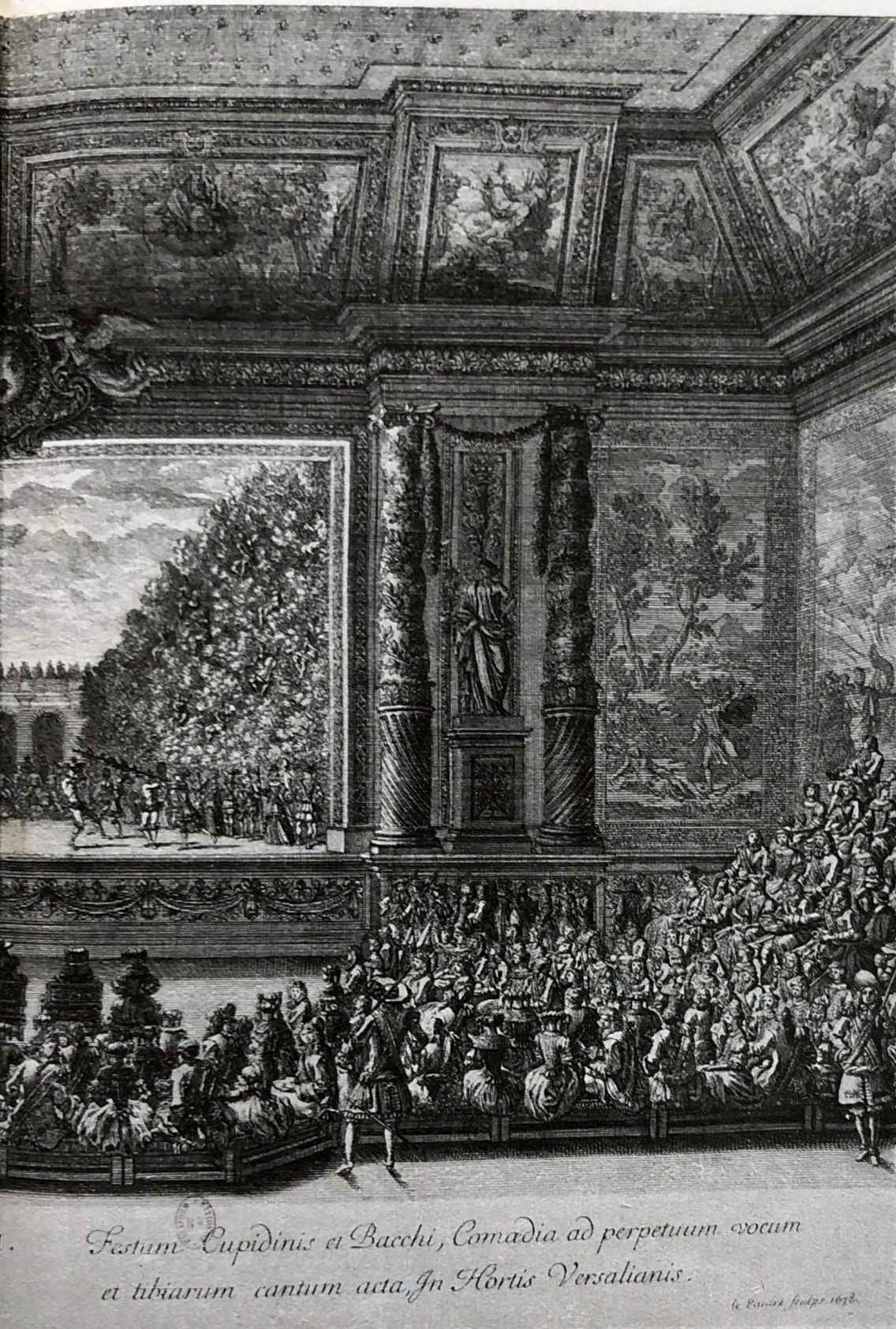
C'è molta affinità tra gli scultori italiani allievi del Bernini, e quelli dell'Accademia di Parigi sotto Luigi XIV. Un romano potè perciò mescolarsi senza dissimiglianza, tra la folla di scultori che lavoravano per il principe sui disegni di Le Brun alla decorazione di Versailles. Tale fu il caso di Gian Battista Tubi, nato a Roma nel 1630, morto a Parigi nel 1700. Nei lavori d'allora egli tiene uno dei primi posti, venendo per importanza subito dopo Girardon. Lo resero soprattutto celebre le figure del bacino d'Apollo a Versailles, quelle di Acis e di Galatea che ornavano la antica grotta di Tetide nel medesimo giardino, una copia del Laocoonte al Trianon. Nelle chiese, oltre la tomba già menzionata, egli aveva fatto quella di Turenne a St.-Denys, che ora si trova agli Invalidi, concorse a quella di Colbert a S. Eustachio, eresse su disegni di Le Brun la pala marmorea della chiesa di S. Severino e scolpì sull'altare della cappella di Sceaux il Battesimo di Cristo, conservato oggi nella parrocchiale del villaggio.

La sua opera più importante fu la decorazione della porta di S. Bernardo, poi abbat-

tuta, eretta nel 1670 dall'architetto Blondel, consistente in sei grandi figure di donna e due grandi bassorilievi, dei quali uno rappresentava Luigi XIV *che sparge l'abbondanza*, l'altro un'*allegoria della città di Parigi*. La penetrazione reciproca tra gli studi degli artisti di Roma e di Parigi viene dimostrata da un gruppo della *Storia scrivente i fatti di Luigi XIV* che è a Versailles, e che Domenico Guidi fece a Roma secondo un disegno inviatogli dal Le Brun.

C'era un'arte nella quale sino allora l'Italia non era stata ancora sorpassata: quella della decorazione di teatro, alla quale il Mazzarino dedicò cure speciali. Giacomo Torelli, nativo di Fano, chiamato da Venezia dal Cardinale, lavorò con successo, per la messa in scena della *Finta pazza*, pezzo musicato e recitato al teatro Petit Bourbon nel 1645, poi per quelle dell'opera di *Tetide e Peleo*, nel 1654. Ingaggiato da Fouquet, il ministro di Luigi XIV, famoso per la sua disgrazia, egli dedicò il suo talento alle celebri feste del castello di Vaux. Gaspare Vigarani, nato a Reggio e per molto tempo ai servigi del Duca di Modena, arrivò a Parigi nel 1659, chiamatovi in occasione delle feste nuziali del re. Abile così nelle macchine come nella decorazione, egli costruì al castello delle Tuileries quella vasta

Les Festes de l'Amour et de Bacchus, Comedie en Musique representée dans le petit Parc de Versailles

SCENEGGIATURA DI ARTISTI ITALIANI PER UNA COMMEDIA IN MUSICA

(fot. Giraudon, Parigi)

SENTATA NEL PICCOLO PARCO DI VERSAILLES. (PARIGI, GABINETTO DELLE STAMPE).

Sala delle Macchine che conteneva 6000 spettatori e fu durante un secolo l'ammirazione di Parigi e dell'Europa. La decorazione della parte riservata al pubblico era opera del Le Brun, ma il teatro nel complesso era dell'Italiano. Venne inaugurato nel 1662 con l'opera *Ercole amante*.

Il Vigarani morì l'anno seguente, lasciando al servizio del re suo figlio Carlo con il titolo d'intendente delle macchine e dei piaceri del re. Questi gli affidò la direzione, che tenne sino alla sua morte, avvenuta nel 1693, di tutte le feste, dei fuochi d'artificio, delle figurazioni d'ogni genere così a Parigi come a Versailles. Degna di nota particolare, la celebre « Festa dei Piaceri dell'Isola Incantata », data nel 1668. Quando venne fondata l'Accademia di musica, la cui eredità doveva poi passare all' Opéra di Parigi, Carlo Vigarani fu il socio di Lulli. Del suo ingegno di decoratore egli aveva lasciato una testimonianza nel Teatro d'acqua di Versailles, dove, come in quello del Francini a S. Germain, i cambiamenti di scenario erano prodotti dai giuochi delle acque. Quale macchinista e disegnatore di teatri egli ebbe però un temibile rivale nel Rivani, bolognese, già celebre a Venezia e ingaggiato poi dal Lulli nel 1680.

È questa l'epoca in cui l'Inghilterra, invi-

(*fot. Giraudon, Parigi*)

UN BATTENTE DELLE PORTE DEL SALONE DI VENERE A VERSAILLES.

diosa delle magnificenze che altrove abbagliavano l'Europa, cominciò a chiamare dalla Francia e dall'Italia decoratori per i suoi palazzi. Quelli d'Italia, attraversando la Francia, non mancavano di sostarvi o all'andata, o al ritorno. Tale fu il caso del Verrio, napoletano, il quale, andando a Londra, e passando per Tolosa nel 1671, lasciò in questa città un quadro che decorava la chiesa dei Carmelitani.

Paolo de Matteis, napoletano anch'egli, allievo di Luca Giordano, non aveva per propria meta altro che Parigi, dove, arrivato nel 1703, dimorò due anni, lavorando con una facilità sorprendente per molti grandi collezionisti francesi.

Non dimentichiamo che quest'epoca, caratterizzata in Italia dal declinare della scuola romana, vide quelle di Napoli e di Venezia prendere uno sviluppo nuovo, ben presto accentuato dalla produzione del Solimena e del Tiepolo. Il Matteis dipinse a fresco nel palazzo di Crosat *senior* il soffitto d'una galleria, soffitti di stanze e uno scalone; un'altra galleria dipinse in casa Clérambault. Molte importanti opere eseguì pel banchiere Thévenin e per altri: per la chiesa dei Celestini di Parigi una pala d'altare con *S. Leone davanti ad Attila*, da collocarsi nella cappella Gessrev, e per la biblioteca dei Petits Péres, alla Place des Victoires, un soffitto con la *Verità cacciante l'Errore*, che egli si vantava d'aver terminato in diciotto ore. Era ben degno perciò di esser chiamato col soprannome di « fapresto », che già aveva avuto il suo maestro.

Tutti i pittori di Napoli affettavano allora questa dote della celerità; ma essa non era meno notevole in Antonio Pellegrini, un padovano formatosi a Venezia, il quale, ritornando dall'Inghilterra, si fermò a Parigi per dipingervi una delle più grandi opere pittoriche della capitale. Il duca d'Orléans, reggente di Francia dopo la morte di Luigi XIV, sistemava allora nel vecchio Palazzo Mazzarino la sua Banca del Mississippì. Per dipingere il soffitto del salone dell'Assemblea, Antonio Coypel era troppo vecchio, e il Lemoyne, poco conosciuto ancora, lasciò libero il campo al Veneziano, il quale in poche settimane dell'anno 1721 adempì al suo incarico. Il Mariette, che vide dipingere quest'opera (oggi scomparsa), disse che l' invenzione era felice con « masse e gruppi dilettevoli », ma che « l'insieme delle figure » non avrebbe potuto essere considerato senza molte riserve.

Due altri pittori veneziani comparvero a Parigi in quest'epoca: nel 1618 Sebastiano Ricci, il quale, recandosi in Inghilterra, fu ricevuto dall'Accademia, e dipinse un quadro raffigurante un'*allegoria della Francia*, attualmente al Louvre; e Rosalba Carriera che,

(*fot. Giraudon, Parigi*)

PARIGI - LA CAPPELLA DEI TROVATELLI, ARCHITETTATA DAI BRUNETTI PADRE E FIGLIO, E DECORATA DAL NATOIRE. (DA UNA STAMPA DEL GABINETTO DELLE STAMPE).

giunta nel 1720, col proprio cognato Pellegrini, ottenne un successo straordinario, empiendo la capitale d'una quantità di ritratti a pastello, e affascinando con la sua grazia affabile e squisita. L'accompagnava sua madre, con la quale alloggiava nel palazzo del Crozat.

I più grandi signori l'accolsero, la corte e la città la festeggiarono, l'Accademia la ricevette con ovazioni: ella dipinse due ritrat-

(fot. Giraudon, Parigi)

PARIGI: LOUVRE - ROSALBA CARRIERA, BUSTO DI FANCIULLA.

ti di Luigi XV, allora decenne, l'uno a pastello, l'altro in miniatura, accompagnato da una figura della Vittoria, su di una tabacchiera che il re donò poi a Madame de Ventadour.

***

Non c'è nulla di così abbondante, vario e regolato nella produzione come quel complesso d'artisti che l'Accademia di pittura di Parigi riunì nel suo seno nel secolo XVIII. Anche le attitudini di alcuni maestri italiani vi ebbero un degno posto, facendosi valere specialmente nel campo delle finte architetture, con cui solevansi decorare i vestiboli e gli scaloni, inserendovi talvolta figure in prospettiva. In tale genere emerse principalmente il lombardo Gaetano Brunetti, morto nel 1758; e nelle più belle decorazioni che poteva vantare allora Parigi, troviamo il suo nome associato a quello dei migliori pittori francesi. Al palazzo Soubise, decorato dal Natoire e Boucher, egli dipinse a colonnati e figure in basso rilievo tutto lo scalone, quindi al palazzo de Rohan decorò di sua mano il salone da pranzo; per conto della Pompadour, la scala del Castello di Bellevue. Due altri scaloni di questo pittore presentavano delle figure al vero: l'uno al palazzo di Richelieu, ove peraltro le figure sono dipinte dal Soldini, parigino; l'altro, al palazzo di Luynes (la sola, tra le sue molte opere che si conservi tuttora custodita al Museo Carnavalet), nella quale invece anche le figure sono di sua mano.

Egli veniva aiutato dal figlio Paolo, che aveva ammaestrato nello stesso genere di pittura. Insieme dipinsero, nel 1770, sulle pareti della cappella dei Trovatelli, la prospettiva che la faceva apparire come una capanna mezzo rovinata, nella quale si trovavano le figure di una *Adorazione dei Pastori e dei Magi* dipinte dal Natoire. I due Brunetti padre e figlio decorarono pure insieme un salone nel palazzo del Controllore Generale, e il salone da pranzo del Castello di Magnanville presso Mantes. Dopo la morte del padre, Paolo Brunetti dipinse una cupola nella cappella del Castello di Amouville, presso Gonesse, e un colonnato in prospettiva che ancora si vede nella chiesa di S. Margherita a Parigi. Egli venne a morte nel 1783.

Per le decorazioni di teatro, si ricorda pure il Servandoni (il suo vero nome era Servan), ma a torto lo si passa per italiano, essendo egli nato, sì, a Firenze, ma per puro caso, durante il passaggio che vi fecero i suoi genitori; italiano autentico era invece l'Algeri, nato a Venezia, membro dell'Accademia di S. Luca a Parigi, ed autore di decorazioni per l'Opéra della stessa città, dove morì nel 1764.

Non si può omettere qui il nome del Casanova, anche se nato a Londra, poichè la

(*fot. Giraudon, Parigi*)

ALTARE MAGGIORE DELLA CAPPELLA DEL CASTELLO DI FONTAINEBLEAU.

V. CAMPANA - LA CONTESSA D'ARTOIS E I SUOI TRE BAMBINI. (COLL. D. WEILL).

sua famiglia era veneziana, e a Venezia egli era stato educato. Fratello del famoso Giacomo e d'un altro pittore che viveva a Roma, egli si stabilì in Francia nel 1763, vi dimorò venti anni, fu nominato accademico, e dipinse con un colorito chiaro e leggiadrissimo, soggetti di battaglie che lo pongono tra i migliori in codesto genere, insieme col Parocel. Egli fornì anche alle manifatture di Beauvais degli eccellenti cartoni per tappezzerie. Lasciò la Francia nel 1783 per la Corte di Dresda ove morì.

Per una tendenza contraria a quella che spingeva gli scultori francesi a recarsi a studiare in Italia, vediamo in questa epoca l'Accademia di Parigi esercitare una certa attrattiva sugli Italiani. Ladatte, nato a Torino, studiò appunto in questa Accademia; esercitò poi la sua arte a Roma, ma nel 1747 tornò in Francia ove rimase sino alla morte, avvenuta nel 1783. Egli prese parte al concorso per il sepolcro del Cardinale Fleury, e fece nella chiesa di San Luigi nell'Isola, una *Santa Genoveffa* e una *Madonna*. Si ha di lui un bassorilievo di bronzo col *Martirio di San Filippo,* nella cappella di Versailles, e una *Giuditta,* buon lavoro d'Accademia, attualmente al Louvre.

Uno scultore di figure e di ornati, Agostino Bocciardi di Genova che lavorava sotto Luigi XVI, si fece conoscere per varie opere, di cui la principale era la decorazione scolpita attorno a un San Luigi che riceve la corona di spine, nella Cappella del Collegio delle Quattro Nazioni. Pure di sua mano è la statua del Maresciallo De Balincourt, nel castello omonimo, presso Pontoise. Scultore addetto ai « Minuti Piaceri del Re », egli aveva fatto per il signor di Billy una *Raccoglitrice di conchiglie,* e decorato il palazzo d'Aumont, in piazza Luigi XV (oggi della Concordia) sotto la direzione dell'architetto Paris.

Concludiamo queste note con un cenno sulla miniatura, che ebbe forte sviluppo in Francia durante il '700. Due pittori venuti da Torino, ebbero parte in siffatta produzione, che richiedeva attitudini sempre più delicate: l'uno fu Raffaele Bacchi, ebreo, morto nel 1767, il quale espose nei Saloni dell'Accademia di S. Luca il *Pensiero* e *Cleopatra;* l'altro, di cui il signor Carlo Jeannerat ha ritrovato la storia, è Vittoriano Campana, pittore del re di Sardegna, trasferitosi a Parigi nel 1774 e quivi morto nel 1786 col titolo di « pittore di camera » della regina. Dipinse Maria Antonietta, una prima volta con un foglio di musica in mano, poi in tenuta di amazzone; effigiò inoltre Madama Elisabetta Tourzel, la Contessa d'Artois, figlia del suo primo mecenate, coi suoi tre bambini; madama di Lamballe, madama di Tourzel, e la cantante Laguerra. Eseguì pure, per incisione, un'allegoria allusiva alla nascita del Delfino, dedicata alla regina.

Non vogliamo dimenticare infine, nel genere della pittura su smalto, un ultimo nome anche se modesto, quello di Giangiacomo Miroglio, il quale dipinse nel 1774 per il duca di Noailles, governatore di Versailles, una pianta su smalto di questo castello con le sue dipendenze e i giardini.

In queste piccole opere si esaurisce la varietà delle manifestazioni alle quali gli artisti venuti dalla Penisola continuavano a dedicarsi fervidamente presso una Nazione, che già tre secoli prima aveva tratto i suoi esempi dagli artisti italiani. La loro presenza attestava la tenacia delle relazioni che favorivano felici scambi di ingegni e di stili, intesi al perfezionamento del gusto e al progresso delle arti.

LOUIS DIMIER.

(fot. Luce, Roma)

SAN SEVERO (PUGLIE) - PANORAMA.

INAUGURANDOSI LA FERROVIA SAN SEVERO-PESCHICI

ITINERARIO GARGANICO

TRA le duemila opere che sono state ultimate nell'Anno Nono, la Ferrovia Garganica è certamente una delle più cospicue per l'importanza economica, sociale e turistica che ha nei riferimenti di una plaga ubertosa e gagliarda, fin qui ingiustamente avulsa dalla vita civile e dal tronco vivo della nazione. Difatti, chi avesse gettato una occhiata ad una cartina di orario ferroviario, poteva, sino a ieri, osservare lo Stivale privo del suo sperone, appunto perchè la rete ferroviaria, mentre dalla Romagna al Molise segue fedelmente la linea costiera, appena passato Termoli s'inoltra nel Tavoliere, e dopo averlo tutto attraversato, si riaffaccia sul mare solo verso Barletta. Il Gargano restava tagliato fuori, non avendo grande importanza per i paesi del Promontorio il breve tronco che unisce Foggia a Manfredonia e che serve alle esigenze del traffico portuale di quest'ultima cittadina. I borghi ed i paesi della montagna venivano così a trovarsi condannati ad un isolamento che si acuiva con l'impossibilità di avviare verso i maggiori centri della nazione i prodotti che la natura ferace e feconda vi genera con opulenza meravigliosa.

Il Promontorio ha difatti una ricchezza e varietà di produzione che accentua notevolmente il suo valore economico: nei suoi 2200 km. quadrati di estensione (ove vivono poco più di 200.000 persone, distribuite in 17 centri abitati) i prodotti agrumari occupano un posto preminente poichè il raccolto annuale è calcolato ad oltre cento milioni di arance e di limoni, di qualità prelibatissima e molto ricercata. Non meno importante è la produzione dell'olio, della frutta, dell'industria armentizia e casearia e dei prodotti dell'agricoltura; più attenuata è la produzione del grano e della vite. Laddove la terra può sembrare ingrata, ecco la montagna custodire nelle sue viscere possenti, marmi e pietre pregevoli, come quelle che il Vanvitelli prescelse per la costruzione della Reggia di Caserta, oppure ecco i boschi secolari alimentare una imponente industria del legname. I borghi marittimi ed i paesi prossimi ai laghi di Lesina e di Varano, danno un grande incremento alla pesca; il lago di Lesina, rinomato per le sue

(fot. M. Santagata)
S. SEVERO - PARTICOLARE DELLA BELLISSIMA FACCIATA DELLA CHIESA DI S. SEVERINO - MONUMENTO NAZIONALE.

anguille, ne produce una qualità delle più fragranti e saporite che va sotto il nome — dato dai nativi — di « capitoni ».

Tutti questi prodotti, per la mancanza di rapidi mezzi di comunicazione, erano destinati nella maggior parte a restare negletti nei luoghi di produzione, o a giungere ai prossimi centri di distribuzione con grande lentezza, poichè, anche quando i servizi automobilistici erano venuti ad integrare i trasporti a trazione animale, le distanze erano così grandi che ben pochi benefici si poterono riscontrare.

La ferrovia che costituì il sogno tormentoso lungamente vagheggiato da varie generazioni, è finalmente compiuta. Essa è un'opera feconda di progresso civile e di redenzione sociale, che il Governo Nazionale ha promosso per quelle nobili e laboriose regioni.

Questa ferrovia schiuderà nuovi orizzonti all'avvenire del Gargano, specie dal lato turistico, poichè questa regione del Mezzogiorno è ricca di paesaggi stupendi, di insigni monumenti, di toccanti tradizioni folcloristiche e di vestigia storiche e mistiche, disseminate tra balza e valle, tra selva e mare.

Le pinete e gli agrumeti del Gargano costituiscono la più ridente e vigorosa caratteristica del luogo.

Tutte le caratteristiche più diverse del paesaggio italico, possono riscontrarsi riunite in questo delizioso e remoto angolo di Puglia: selve e dirupi, oliveti e vigne, solitudini montane e gioiose spiagge, verdi convalli e lussureggianti giardini. Questa divina terra, soffusa di poesia e fiorita di leggenda, conserva intatta la sua pristina bellezza naturale suscitatrice di così fervida ammirazione in chi sia riuscito anche soltanto a intravvederla.

Il volto del Gargano.

Per chi giunge, seguendo la litoranea abruzzese, nella vasta, solatía pianura del Tavoliere di Puglia, uniforme nel suo aspetto, grigio-verde nei suoi campi sterminati di spighe e di pampini, il Promontorio, solenne e fitto d'ombre di tenero indaco, ha quasi un aspetto aggressivo e poco invitante. Unico segno di vita è offerto da Rignano, un gruppo di case simile ad un maniero svettante sulla montagna, e, più in basso, dalle case di Apricena, addossate al vecchio campanile, che rievoca ancora i fasti conviviali di Federico II. Ma se si inizia l'ascesa da Apricèna, il paesaggio comincia a slargarsi e si può avere contezza dei primi meravigliosi panorami che il versante brullo della montagna verso la pianura, cela in un primo tempo a chi cerca di penetrarne le suggestive bellezze. Ecco là i laghi di Lésina e Varano: il primo stendentesi come una lunga lamiera d'argento, l'altro d'un azzurro più cupo, tra una cerchia di montagne boscose e le snelle palazzine di S. Nicola, che vennero su in tempo di guerra attorno all'Idroscalo Militare. Oggi la vita è spenta in quelle case civettuole, ma le opere di bonifica che sono in corso, è sperabile che restituiranno loro l'alacrità di un tempo.

Diafane, opalescenti, in una gloria di sole e di azzurro, le Trèmiti e l'isola di Pianosa si profilano sulla distesa glauca del Mare Nostro.

Sulla montagna intanto i borghi si rincor-

(*fot. Luce, Roma*)

SAN NICANDRO GARGANICO.

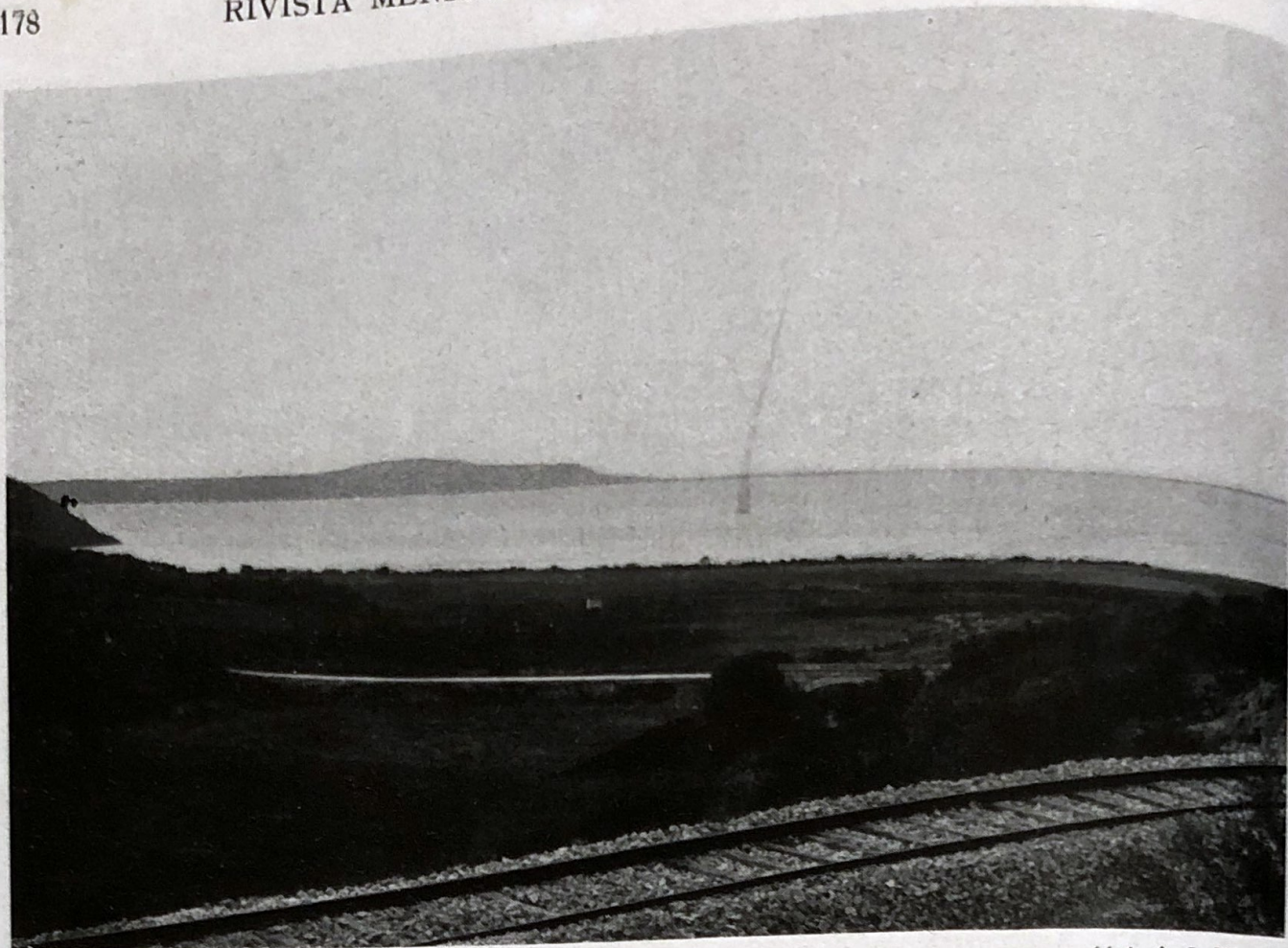
rono sulle balze come un timido gregge. Sulle prime propaggini della giogaia ecco San Nicandro, che si aggruppa con le sue povere case attorno alla Rocca dei Cataneo, dalle possenti torri, tonde e quadre; ecco Cagnano Varano, quasi a guardia del prossimo lago; ecco Carpino, ove i pascoli si alternano ai boschi ed agli orti, mentre sulle virenti pendici di Monte Pucci, tra la pineta e il mare, Rodi affascinante sorride con le sue zampillanti fontane ed i suoi profumati giardini. Più oltre, Pèschici, dalle vie e dalle piazze tagliate nella viva pietra, se ne sta raccolta su di un masso sporgente sul mare, come un' isola ideale, fulgida e abbagliante nel sole.

Tra Rodi e Pèschici, in una dolce oasi di pace e di tranquillità, tra la lussureggiante pineta Marzini — tra le più belle e fragranti d'Italia — e lo sfondo glauco del mare, si schiude la molle spiaggia di S. Menaio, angolo delizioso di serenità.

A Pèschici termina il litorale nord del Gargano e quivi ha termine, come vedremo, anche la Ferrovia testè inaugurata.

La costa quindi si inarca, ed il Promontorio

(*fot. A. L. Venditti*)

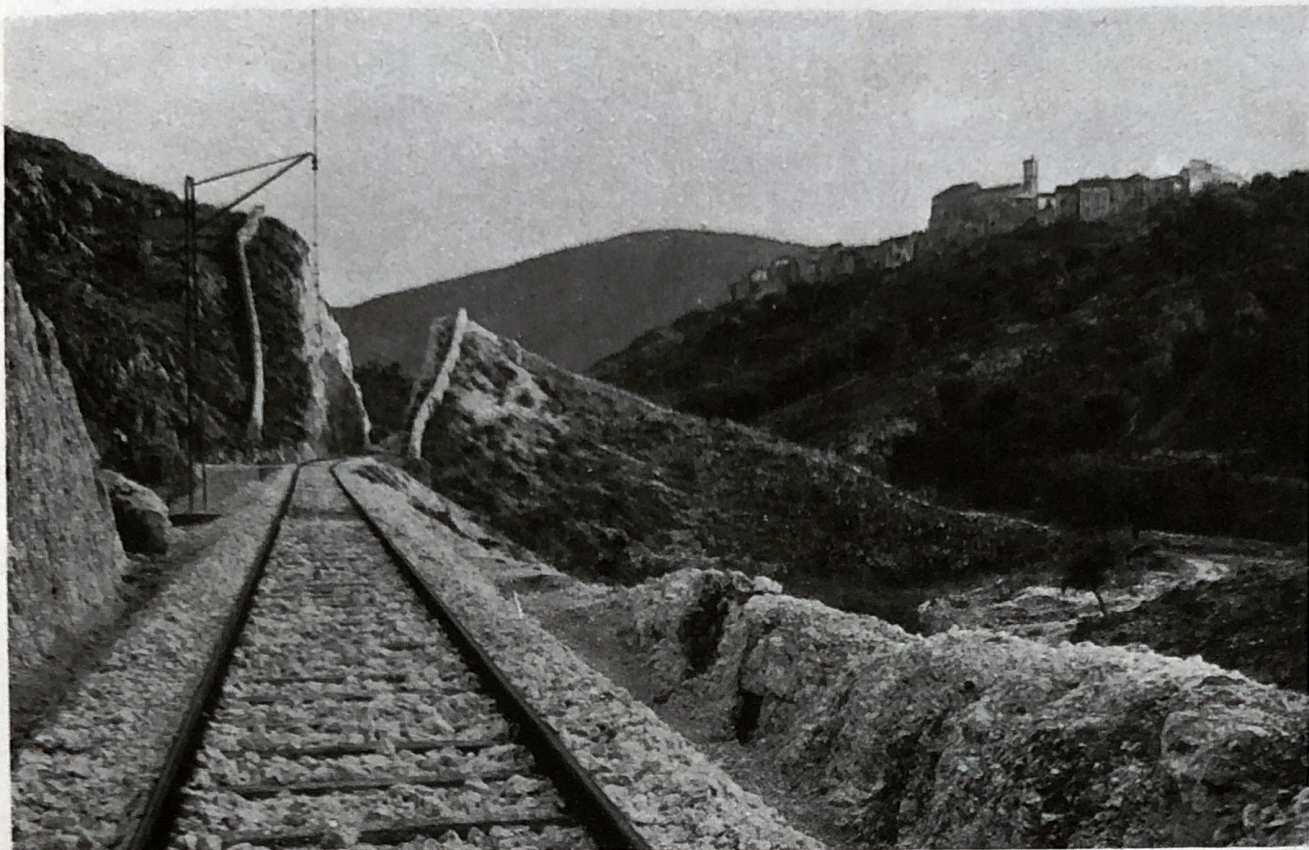
LA STAZIONE DI S. MARCO IN LAMIS. - LA FERROVIA, TERMINATO IL SUO TRATTO PIANEGGIANTE, COMINCIA A SALIRE SUL PROMONTORIO.

(*fot. A. L. Venditti*)

IL LAGO DI VARANO, DISTESO FRA UNA CERCHIA DI COLLI.

raggiunge la sua massima sporgenza sul mare per poi girare nell'ampio golfo di Manfredonia.

Come smarrita in un paesaggio di verde, dopo Pèschici, ecco Vieste. Quasi moresca nel biancore delle snelle costruzioni, la città fu cara al Beltramelli che trenta anni fa svelò per primo agli Italiani la magnificenza dei paesi del Gargano. Vieste, che si adagia taciturna sul limite estremo del Promontorio, seppe sempre animare la sua serena solitudine con un'operosità industre e feconda.

Il versante sud corre spopolato fino a Manfredonia; una sola borgata s'incontra tra la montagna ed il mare: Mattinata. Questa vasta zona, che è detta « dei silenzi solenni » per l'altezza delle sue montagne, culminanti nel Monte Calvo (m. 1056), e per le foreste secolari che si rincorrono (il bosco « Umbra », ricordato da Orazio, è — per estensione — il quar-

IL PROMONTORIO GARGÀNICO E LE SUE COMUNICAZIONI. (LA NUOVA LINEA FERROVIARIA È INDICATA CON TRATTEGGIO MARCATO).

(*fot. A. L. Venditti*)

IL VALLONE S. FRANCESCO PRESSO CAGNANO VARANO, OVE LA LINEA FERROVIARIA SI ADDENTRA IN UNA TRINCEA.

to d'Italia) sembra avviluppare tutte le segrete origini di una razza che conobbe gli eccessi mistici e i furori bellici tramandati di generazione in generazione attraverso vaghe leggende e la testimonianza di monumenti corrosi dall'azione del tempo.

Volgendo attorno lo sguardo, in qualche tramonto di autunno, da una di queste balze protese sul mare, non potremo non sentire affiorare dalla nostra memoria il ricordo della leggendaria morte di Ettore Fieramosca. Diciamo leggendaria poichè, come narra un vecchio cronista, Giuliano Passaro, l'invitto eroe della Disfida « morì in una terra di Spagna, nominata Valladolid, dove ebbe onorata sepoltura ».

Altre gemme sperdute qua e là sul Promontorio sono Ischitella, la patria di Pietro Giannone; e San Marco in Lamis — celebre per la antichissima processione delle « fracchie » che il Giovedì Santo percorre le vie e le adiacenze e che a sera appare un immenso rogo per l'accensione delle fascine o « fracchie » imbevute di sostanze resinose —; e Lesina, ove prosperò un'illustre Badia; e San Marco laboriosa e prolifica nel fondo di una fertilissima conca.

Queste graziosissime borgate conchiudono tutto il meraviglioso cerchio di solitudine che aggrazia così squisitamente quella deliziosa plaga d'Italia. Su un monte brullo e fasciato di solitudine vi è un altro borgo — S. Giovanni Rotondo — noto per la suggestiva figura di un fraticello dai larghi occhi pensosi che, dalla natia Irpinia, si recò lassù a portare le sue mitezze francescane e il suo dolorante corpo fiorito di stimmate, come un eletto dell'antica cristianità.

Nella parte centrale del Promontorio, Monte S. Angelo si eleva lanciando il bel campanile ottagonale della sua nota chiesa dell'Arcangelo e le cuspidi dirute del Castello dei Giganti, ove fioriscono tristi e famose leggende di remoti tempi. La Basilica è ancor oggi mèta assidua di importanti pellegrinaggi, come del resto lo fu anche nei secoli scorsi, quando la sua rinomanza era nota a principi, papi, re, imperatori e santi. In ogni epoca, difatti, personaggi del genere ascesero umilmente il Sacro Monte al fine di prostrarsi innanzi all'altare del biondo Arcangelo trasvolato dall' Oriente, che il Sansovino credesi abbia effigiato nel bianco marmo del luogo, detto dagli indigeni « Pietra di S. Michele ».

Ridiscendendo nella pianura, sul grande golfo omonimo, Manfredonia, la bella e fra-

(fot. A. L. Venditti)

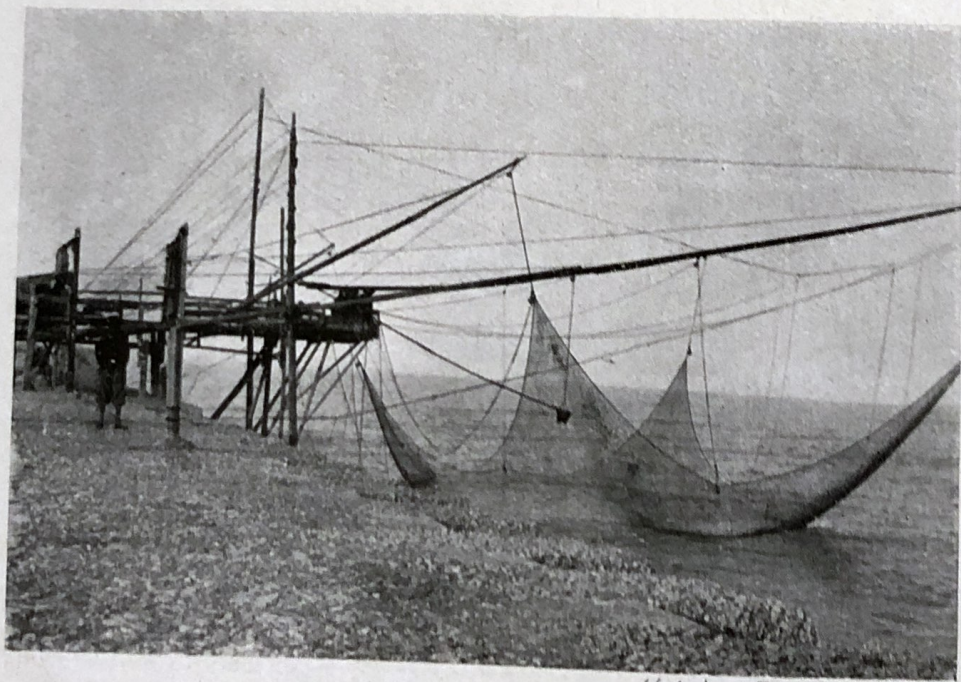
UNA GALLERIA, CON LA VISTA DELLA MARINA DI RODI.

grante cittadina adriatica, sorta poco distante dalle perdute vestigia di Siponto, sembra ripensare alle scorribande piratesche dei Turchi, allorchè questi vi scendevano per fare strage di uomini e per depredarla di ingenti ricchezze. Ripensare a questo e ad altro...

All'inizio delle ostilità italo-austriache il 24 maggio 1915, appena poche ore dopo la dichiarazione di guerra, due torpediniere austriache prendevano posizione in quelle acque e colpivano Manfredonia con ben centocinque cannonate. I danni, fortunatamente, furono lievi, poichè la maggior parte dei proiettili cadde nei campi di fichi d'India che attorniano la città e che il nemico.... scambiò per vasti accampamenti di soldati in grigio-verde.

Nello stesso giorno, il primo atto di valore italiano si esperimentava nel Golfo di Manfredonia. Il cacciatorpediniere « Turbine », accerchiato da quattro grandi siluranti nemiche, si batteva strenuamente da solo finchè alla resa preferiva la fine eroica, tra i gorghi.

Così il Gargano, muto spettatore di gesta invitte e sublimi, rinnovava il suo sonante peana tra lo stormire delle querce e il profumo delle alghe marine.

(fot. ing. E. Golzi, Milano)

IL TIPICO « TRABUCCO » PUGLIESE.

(*fot. A. L. Venditti*)

LA SUGGESTIVA PINETA MARZINI, SULLO SFONDO DEL MARE, A SAN MENAIO.

La ferrovia.

La corsa pittoresca che abbiamo compiuto su per i dossi del Promontorio, e la descrizione che abbiamo fatto dei borghi soffusi di pace silvana e rupestre, no hanno avuto altro scopo che quello di mostrare il volto di una regione il cui avvenire deve inquadrarsi prevalentemente nel suo sviluppo turistico.

La ferrovia testè inaugurata, oltre a soddisfare ai bisogni naturali della regione, ha anche questa precipua finalità, perchè il suo sviluppo attuale, pur prescindendo da quello maggiore che potrà avere in avvenire, ha un carattere, diciamo così, « turistico » per eccellenza, data la magnificenza e le risorse delle plaghe attraversate.

La ferrovia ha risolto uno dei tanti annosi problemi del Gargano. Il Capo del Governo, subito dopo la Marcia su Roma se ne rese personalmente conto e comprese l'urgenza di tale provvedimento. Se ne rese interprete

LA RUPE DI PÈSCHICI, IN UN QUADRO DI LUIGI SCHINGO.

PÈSCHICI VEDUTA DAL MARE. (fot. Luce, Roma)

presso i primi due deputati fascisti della regione, mentre più tardi, nel 1925, ad una Commissione che si era recata da lui a Palazzo Chigi, annunciava che la posa della prima pietra sarebbe stata effettuata il 20 settembre di quell'anno. La mattina di quel giorno, S. E. Giuriati, allora Ministro dei Lavori Pubblici, con austera cerimonia e innanzi ad una folla di montanari, poneva la prima pietra della ferrovia nei pressi della stazione ferroviaria di Sansevero.

Compiute le pratiche per la trasformazione del progetto da scartamento ridotto a scartamento normale, i lavori venivano iniziati nel 1928, nei primi giorni del marzo, dalla Impresa Cidonio e per conto della Società Ferrovie e Tranvie del Mezzogiorno, che fa capo al Senatore Romeo.

La ferrovia, che doveva essere consegnata ed aperta al traffico nel 1933, per il premuroso, continuo interessamento del Duce potè essere avviata al suo completamento in solo trenta mesi, tanto che il 27 ottobre 1931 potè essere inaugurata e il 15 novembre aperta al traffico. Il nuovo tronco ha una lunghezza di km. 78,250, con varie pendenze e frequenti curve, il cui raggio minimo è di m. 200. La pendenza massima è del 30 per mille.

La ferrovia si allaccia alla linea adriatica a Sansevero, e per dodici chilometri procede nella pianura del Tavoliere; il resto invece si svolge sulla montagna lungo la costa settentrionale. La quota minima sul mare è di m. 1,80; la quota massima si eleva a m. 272.

Per ovviare ai continui dislivelli e per l'attraversamento dei corsi d'acqua si sono dovute costruire numerose opere d'arte consistenti in sistemazioni di piani stradali, gallerie, ponti e trincee. Alcune di queste ultime sono state scavate nella viva roccia e talvolta per una profondità di quasi venti metri.

Le opere d'arte sono in numero di 171; le gallerie sono sei e misurano una lunghezza complessiva di m. 875. Tali lavori sono stati veramente imponenti, tanto che il materiale di scavo — in gran parte costituito da frammenti di roccia — ha superato i 900 mila mc.

La ferrovia, dopo il tratto pianeggiante, comincia a salire all'altezza di S. Marco in Lamis; quindi, puntando verso la Sella dell'Ingarano, che è sottopassata con una galleria della lunghezza di m. 326, raggiunge la massima altezza a m. 271,69. La linea scende quindi verso i laghi, dopo aver toccato Apricena, San Nicandro, Capoiale e Cagnano Varano, e per Carpino ed Ischitella raggiunge

(fot. Luce, Roma)

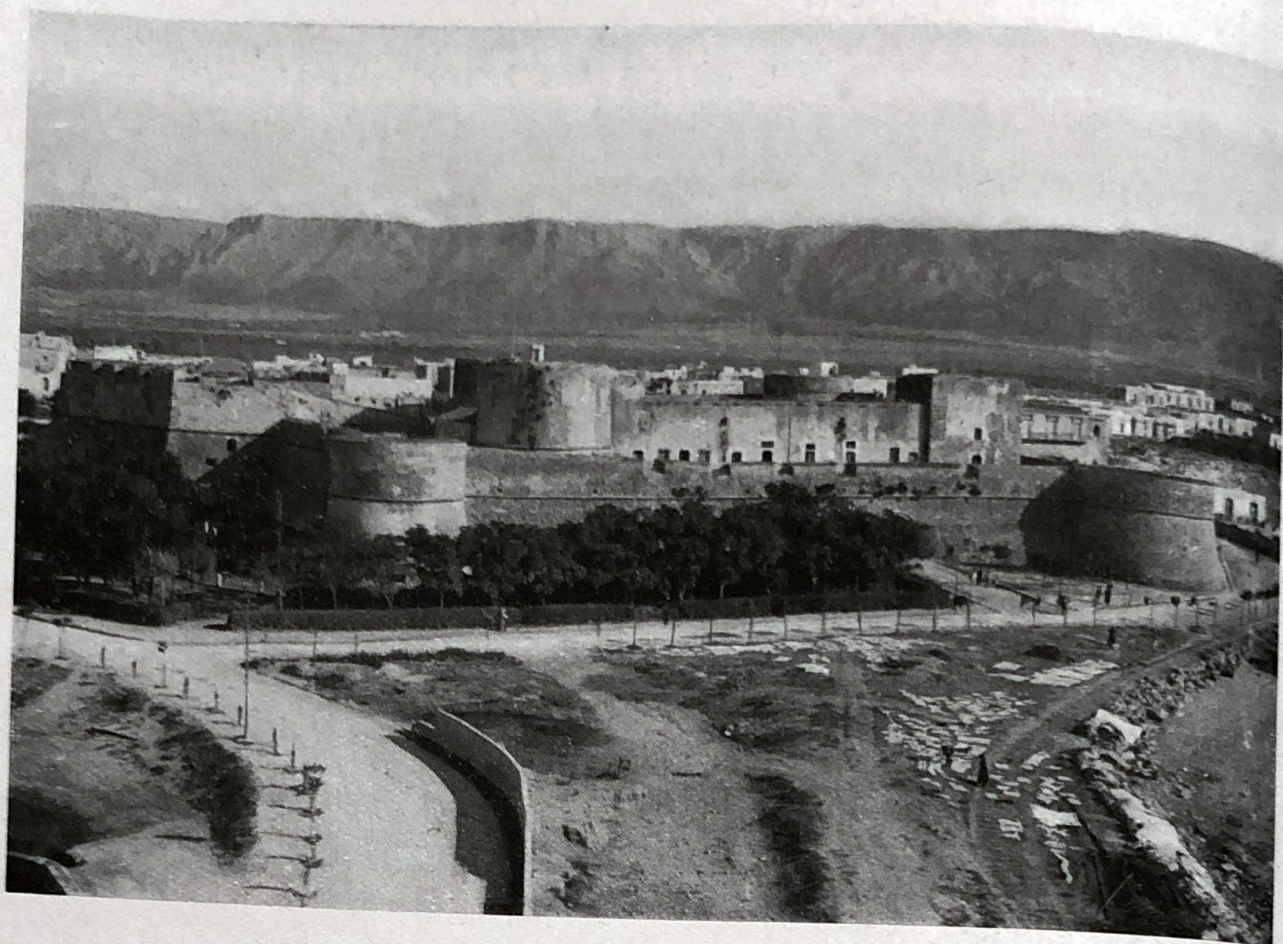
UNA PITTORESCA VISIONE: VIESTE GARGANICO.

Rodi, la cui stazione è in prossimità del piccolo porto riparato. Di qui la linea ferroviaria costeggia sempre il mare e lambisce le zone più belle e caratteristiche del Gargano, in una continua successione di incantevoli spiagge. La più superba è certamente quella di San Menaio, ove l'iniziativa locale, con encomiabile preveggenza, ha già da qualche lustro fatto sorgere, tra la pineta e il mare, un primo nucleo di ville deliziose ed il grande albergo « Bellariva », destinati certamente ad un avvenire dei più lusinghieri.

Proseguendo, al di là delle pinete si sbocca in una baia ampia e profonda dove sorge la stazione — per ora terminale — di Pèschici, in attesa di un prolungamento, di soli 25 km., che possa congiungere anche Vieste.

I paesi collegati sono nove, oltre alla borgata di S. Matteo ed alla frazione di S. Menaio: in tutto, una popolazione complessiva di circa 100.000 abitanti. Le stazioni sono dodici e le case cantoniere in numero di 32, di cui 10 doppie e 22 semplici. La linea è elettrificata con corrente continua a 3.000 Volta. La elettrificazione, con fili di contatto a sospensione catenaria portata da pali, è stata eseguita dalla Compagnia Generale di Elettricità di Milano. I locomotori hanno una potenza di 400 HP e possono trasportare treni del peso di 120 tonnellate. L'opera, che è costata oltre 60 milioni, ha dato lavoro a 2000 operai per complessive 800.000 giornate.

Realizzazione integrale

Questa l'opera superba che il Fascismo ha dato al Gargano. Ma il Promontorio, posto sulla via della redenzione sociale, avrà presto le altre opere che accelereranno il suo progresso civile e l'inserimento delle sue infaticabili attività nel quadro delle vive forze operanti della Nazione. Dopo la ferrovia — che non è che un punto di partenza — altre imprese sono in via di completamento: le opere di bonifica, che hanno già sistemato il territorio di Lèsina per due terzi, sottraendolo alla malaria, mentre nel versante sud, con non minore slancio si sta prosciugando il comprensorio del Salso; l'Acquedotto Pugliese, che con audacia di tecnica lancia le sue poderose condutture sulle balze aspre e rocciose, superando incredibili difficoltà, e che presto giungerà ai centri più lontani, fino a Montesantangelo. Nel giorno stesso dell'inaugurazione

IL CASTELLO DI MANFREDONIA. (fot. Luce, Roma)

della ferrovia, San Nicandro ha salutato la nuova èra della sua rinascita, non solo per questo nuovo mezzo di comunicazione, ma anche perchè ha avuto il primo zampillo dell'acqua del Sele. Può sembrare un sogno per quelle popolazioni vedere tanta nuova vitalità entrare nei cuori amareggiati dal lungo isolamento. Un nuovo orizzonte si schiude, infatti, per quelle laboriose popolazioni che conoscono finalmente la realizzazione delle promesse e che nella gioia della rinascita dimenticano le sofferenze di ieri e guardano fiduciose, con la saldezza dei loro animi forti e gentili, alle immancabili conquiste del domani: per il Gargano, per la Puglia e per l'Italia.

GIUSEPPE RASI.

LE CARTELLE DI PROTEZIONE per «LE VIE D'ITALIA»

cartelle che, pur presentando il vantaggio di lasciare liberi i singoli fascicoli, permettono di raccoglierli e conservarli, come se fossero rilegati in due eleganti volumi semestrali, hanno avuto — come era prevedibile — larghissimo successo.

Il Touring ha pertanto deciso di fornire — per esaudire alle pressanti richieste dei Soci che hanno potuto apprezzare l'utilità e la praticità dell'innovazione — anche le cartelle per le annate arretrate, al medesimo prezzo delle precedenti (**L. 8** complessiv. per ogni paio; per spediz. raccom. aggiungere **L. 2,** – per l'Italia e Colonie; **L. 5,** – per l'Estero). I Soci, nel farne richiesta, debbono *chiaramente indicare il millesimo* che desiderano venga impresso sulle cartelle stesse.

CONCORSO DI PROPAGANDA

fra i presentatori di Soci Vitalizi per l'anno 1932

Il grande sogno di tutti gli amici del Touring, di vedere la nostra famiglia sociale composta per la maggior parte di Vitalizi, è ormai realizzato se ci è dato registrare, all'atto in cui scriviamo, 216 mila Vitalizi su di un totale di 420 mila Soci.

Di questo successo che, come fu detto, assicura al nostro Sodalizio, e implicitamente al nostro Paese, un nuovo primato nel mondo, noi possiamo ben compiacerci, non soltanto per l'orgoglio della conquista in sè, ma anche perchè in esso è la viva dimostrazione che la forma di associazione da noi prediletta e costantemente propagandata incontra il gradimento del pubblico e lo conquide col duplice argomento della convenienza pratica e della nobiltà essenziale.

Qualcuno potrebbe ritenere che, raggiunta una così alta meta, il Touring dovrebbe piantarvi le insegne e pronunciare il sacramentale *hic manebimus optime;* ma così pensando, dimostrerebbe di non aver compreso a fondo l'anima della nostra associazione, che è di aspirazione inesausta e di continuo superamento. La marcia riprende invece con l'usato fervore, favorita anzi da speciali elementi che ne rendono più certo il successo.

Tra questi sono da annoverare i vistosi premi del Concorso di Propaganda per il 1932, i quali, come può vedersi a pagg. 186-187, sono di tre tipi. Il premio di *tipo A* rappresenta, diciamo così, il premio diretto e sicuro, quello che il propagandista, raggiunti i termini stabiliti (bastano due Vitalizi presentati per aver diritto a un premio), è certo di ricevere senza dover temere nè d'essere superato da colleghi più volonterosi, o più fortunati, nè d'essere deluso dalla sorte.

Il premio di *tipo B,* di massimo assoluto, potrebbe definirsi il vero guiderdone della virtù, poichè si dà, come l'alloro agli antichi eroi, ai campioni della propaganda, a coloro cioè che hanno raggiunto il massimo di soci presentati. E si tratta di oggetti vistosi e allettatori: motociclette, apparecchi radio, biciclette, binoccoli, macchine fotografiche, ecc.

Nel premio di *tipo C* si ripresenta una vecchia conoscenza: l'automobile.

L'ombra sua torna ch'era dipartita,

commenterà taluno, erudito non men che arguto. Ebbene, sì: soltanto che questa non è ombra, ma corpo solido e lucente e pulsante. L'automobile, che viene rimessa in palio dopo alcuni anni di interruzione, verrà sorteggiata tra tutti i concorrenti, il che significa che anche il presentatore di due soli Vitalizi, senza aver rinunciato al premio di sua diretta competenza, può trovarsi di punto in bianco possessore di una lussuosa automobile. È accaduto altre volte che la bendata dea abbia coronato l'opera del più timido concorrente, il che va ad incoraggiamento di coloro che, pur dotati di ogni migliore intenzione, non si sentono la travolgente anima dell'apostolo.

Del resto, se si considera lo straordinario numero di Vitalizi fino ad oggi iscritti ci si persuade che questa propaganda non richiede nè fatiche nè astuzie particolari. Basta un po' di buona volontà e quel tanto di comunicativa che valga a porre in rilievo i cospicui vantaggi assicurati ai Soci (distribuzione annua di interessanti pubblicazioni, informazioni turistiche, consulenza legale turistica, facilitazioni doganali, ribassi e sconti presso migliaia di alberghi, autorimesse, farmacie, giornali, negozi e ditte varie, tessera, valevole anche per l'entrata gratuita nei musei, ecc.) nonchè il significato ideale che riveste la diretta partecipazione ad un'opera che ridonda a tanta utilità ed a tanto onore per il nostro Paese.

Un argomento che non può non far presa, perchè basato su di un dato di fatto concreto e immediato, è quello delle tre pubblicazioni che verranno distribuite nell'anno in corso, tutte di singolare bellezza e di notevole pregio anche commerciale.

Non è poi ardua impresa il dimostrare la speciale convenienza del vitaliziato, il quale, col versamento di L. 200 (Estero L. 300), pari all'importo di 13 annualità, assicura tutti i vantaggi e benefici dell'associazione vita natural durante, privilegio che il Touring Club

de France, tanto per citarne uno, fa pagare fr. 500 (fr. 700 se fuori di Francia), pari all'importo di 20 annualità.

Una facilitazione che ha incontrato nel pubblico uno spiegabile favore, è quella del pagamento rateale, che mette l'associazione vitalizia alla portata di tutte le borse. È logico che i presentatori di Vitalizi a pagamento rateale entrino in concorso dopo che i loro presentati avranno effettuato il versamento di tutte le rate, ma se si pensa che il Concorso dura sino al 31 dicembre 1932 si comprende che non c'è ragione di preoccuparsi per questa ineluttabile condizione. Il nuovo Socio ha tutto il tempo per mettersi in regola con ogni comodità, specialmente se spronato al momento opportuno dal propagandista ansioso di assicurarsi i ricchi premi che gli competono.

A proposito dei quali, è intuitivo che il Touring non crede d'aver pagato con essi il giusto prezzo della preziosissima opera che gli viene dai suoi propagandisti, come non vuole abbassare il loro mirabile slancio, che talvolta assume forme commoventi, al livello di una prestazione d'opera per compenso o della banale partecipazione a un sorteggio che ha per vistosa posta un'automobile. Lungi da noi questo proposito denigratorio! I nostri premi non vogliono essere che una attestazione di riconoscenza verso gli amici più attivi e un onesto sprone a coloro che fossero in bilico tra il fare e il non fare. Il significato morale della propaganda è quello che è: altissimo e squisito, e in esso il Touring vede, oggi come sempre, il lievito migliore delle sue fortune.

Basta riflettere, del resto, al fatto che proprio in quest'ultimo biennio, in cui si erano esclusi dalla lista dei premi gli oggetti più vistosi, come l'automobile, la motocicletta, ecc., s'è potuto registrare quello sbalzo formidabile che ci ha portato dai 145 mila Vitalizi del 31 dicembre 1929, ai 210 mila Vitalizi con cui si è chiuso il 1931.

Oltre quattrocentomila persone sono una buona compagnia per i nuovi Soci che lo zelo dei propagandisti ci procureranno, e costituiscono un esempio molto incoraggiante per coloro che vivessero ancora nell'incertezza.

Tutto considerato, siamo certi che il nostro appello troverà, come sempre, la miglior rispondenza d'azione. Il terreno è disposto a raccoglier la buona semente; e la messe sarà copiosa.

I PREMI AI PRESENTATORI DI VITALIZI

Premio Tipo A.

Ai presentatori di **due** *Soci Vitalizi (o passaggi a Vitalizio):*

Abbonamento annuo a **"Le Vie d'Italia,,** oppure a **"L'Alpe,,** oppure a **"L'Albergo in Italia,,.**

oppure un volume della **Guida dei Campi di Battaglia;**

» due fogli della **Carta delle Zone Turistiche** al 50.000;

» un volume della Guida **Da Rifugio a Rifugio;**

» dieci fogli della **Carta d'Italia** al 250 mila;

» un fascicolo (6 fogli) della **Carta Aeronautica** al 250.000;

» i due fogli della **Carta Automobilistica** al 250.000;

oppure due fogli della **Carta Automobilistica** al 300.000.

***

Ai presentatori di **tre** *Soci Vitalizi (o passaggi a Vitalizio):*

Un volume della **Guida d'Italia del T. C. I.;**

oppure due volumi della Guida **Da Rifugio a Rifugio;**

» abbonamento annuo a **"Le Vie d'Italia,,** e ad una, a scelta, delle altre 3 Riviste: **L'Alpe, L'Albergo in Italia, Le Strade;**

» abbonamento annuo a **"Le Vie d'Italia e dell'America Latina,,;**

» due volumi della **Guida dei Campi di Battaglia;**

oppure quattro fogli della **Carta Automobilistica** al 300.000;

» quattro fogli della **Carta delle Zone Turistiche;** al 50.000;

» quindici fogli della **Carta d'Italia** al 250.000;

» due fascicoli della **Carta Aeronautica;** al 250.000;

» una **penna stilografica;**

***

Ai presentatori di **cinque** *Soci Vitalizi (o passaggi a Vitalizio)*:

Serie completa (7 volumi) della **Guida dei Campi di Battaglia;**

oppure due volumi della **Guida d'Italia del T. C. I.**

» la collezione della **Carta delle Zone Turistiche** al 50.000;

oppure la collezione della **Carta d'Italia** al 250.000 in 62 fogli;

» i sei fascicoli (da sei fogli ciascuno) della **Carta Aeronautica** al 250.000;

» la collezione della **Carta Automobilistica** al 300.000 in 10 fogli.

***

Se taluno dei nostri egregi propagandisti ha dovuto sostenere spese (postali, o d'altro genere) nello svolgere la propria opera di propaganda, potrà richiedere il rimborso delle spese suddette, nella misura sottoindicata **rinunziando ai premi di tipo A sopradescritti.**

Ai presentatori di	10	Soci	Vitalizi	L.	**100**
»	»	» 20	»	»	» **200**
»	»	» 30	»	»	» **300**
»	»	» 40	»	»	» **400**
»	»	» 50	»	»	» **500**
»	»	» 60	»	»	» **600**
»	»	» 70	»	»	» **700**
»	»	» 80	»	»	» **800**
»	»	» 90	»	»	» **900**
»	»	» 100	»	»	» **1000**

Tutti i presentatori di Soci Vitalizi concorrenti ai premi di tipo **A** (o al rimborso delle spese in sostituzione di essi) concorrono anche di pieno diritto ai premi di tipo **B** (massimo assoluto) e al sorteggio del premio di tipo **C.**

Premio Tipo B.

(di massimo assoluto)

Al presentatore del maggior numero di Soci Vitalizi o passaggi a Vitalizio, compreso eventualmente il proprio: **1 motocicletta.**

Ai successivi 20 *presentatori* del maggior numero di Soci Vitalizi: **20 oggetti che seguono in valore il precedente** (*apparecchi radio, biciclette, binoccoli, macchine fotografiche, grammofoni, articoli sportivi, da viaggio, Atlante del T. C. I.*, ecc.), giusta l'elenco che verrà comunicato in seguito.

Questi premi sono cumulabili con quelli di tipo **A.**

Per aver diritto all'assegnazione dei suddetti premi, i concorrenti dovranno aver presentato un minimo di 30 Soci Vitalizi. Nel caso che due concorrenti abbiano presentato lo stesso numero di Soci, si procederà al sorteggio fra di essi per determinare l'ordine dei premi da assegnarsi.

Premio Tipo C.

(da sorteggiarsi)

Un'automobile da sorteggiarsi fra tutti i concorrenti (e perciò anche fra coloro che hanno optato per il rimborso delle spese sostenute) a ciascuno dei quali verrà assegnato un numero solo per il sorteggio, qualunque sia il numero dei Soci presentati.

Questo premio è perciò cumulabile con quelli di tipo **A** *e* **B.**

NORME GENERALI PER IL CONCORSO

1\. - Per concorrere ad una qualsiasi categoria di premi, il concorrente deve trasmettere al T. C. I. — nei modi e tempo appresso indicati — le domande d'associazione dei nuovi Soci vitalizi (di passaggio da annuale o quinquennale a vitalizio) regolarmente firmate dal presentatore e con l'*esplicita dichiarazione che il presentatore intende partecipare al Concorso.*

2\. - Il termine per la presentazione delle domande d'associazione viene fissato inderogabilmente pel 31 dicembre 1932 alle ore 18: non si terrà conto delle domande pervenute posteriormente a tale data, nè di quelle di vitalizi che entro la stessa data non abbiano fatto pervenire all'Amministrazione del Touring l'importo completo della quota d'associazione (l'ultima rata di essa per i vitalizi rateali). Saranno però computati, agli effetti del concorso, i vitalizi rateali presentati nel 1931 e che completino il pagamento nel 1932.

3\. - Entro il medesimo termine perentorio, del 31 dicembre 1932, ore 18, il concorrente dovrà *far pervenire* al T. C. I. *in duplice copia* un elenco, con la chiara indicazione del proprio nome e indirizzo, contenente:

a) i nominativi dei Soci vitalizi presentati nel periodo fra il 1° gennaio 1932 ed il 31 dicembre 1932 (l'Amministrazione del Touring provvederà a stralciarne quelli dei vitalizi rateali che al 31 dicembre 1932 non avranno completato il pagamento della quota);

b) la data delle singole presentazioni;

c) i nominativi dei Soci vitalizi rateali eventualmente presentati nell'anno precedente, ma che abbiano ultimato il pagamento della quota entro il 31 dicembre 1932.

Non si terrà conto degli elenchi che non contenessero i dati sopraindicati e non pervenissero al T. C. I. entro il termine perentorio suddetto.

4. - Non verranno assegnati premi di tipo A per quei Soci vitalizi presentati entro i termini di tempo stabiliti dal Concorso, ma per i quali il presentatore abbia già richiesto ed ottenuto i normali premi di benemerenza stabiliti dalle vigenti disposizioni. Tali vitalizi verranno però conteggiati per il conseguimento dei premi di tipo B e C, purchè siano compresi nell'elenco di cui al precedente n. 3.

5. - I premi di tipo B verranno inviati ai concorrenti previa assegnazione che verrà deliberata dal Touring, successivamente al 31 dicembre 1932.

6. - Il 31 gennaio 1933 alle ore 10,30, nei locali del Touring Club Italiano, alla presenza di un R. Notaio e di un Sindaco del Sodalizio, si addiverrà all'estrazione del premio tipo C, mediante imbussolamento di tanti numeri quanti sono i partecipanti al Concorso. Potranno assistere all'estrazione i concorrenti, o persona da loro delegata, e i Soci che lo desiderano. Il premio stesso verrà consegnato alla sede del T. C. I.: in caso di spedizione, le spese relative comprese le eventuali di imballaggio, saranno a carico del vincitore.

7. - I premi di tipo A ed il rimborso spese saranno inviati ai concorrenti, dietro loro richiesta, a mano a mano che essi raggiungono le condizioni stabilite dal presente Bando per averne diritto. Naturalmente, dall'importo del rimborso spese verrà sempre dedotto quello delle somme che il concorrente avesse già riscosse in precedenza, per lo stesso titolo. Così, ad esempio, il presentatore di 20 Vitalizi avrà diritto al rimborso di L. 200 nel solo caso che non abbia già riscosso quello di L. 100 dovutogli come presentatore dei primi 10 di essi. In caso contrario avrà diritto a sole L. 100, per i Soci compresi fra l'11.mo e il 20.mo da lui presentati.

8. - Dal Concorso è escluso il personale tutto facente parte della Sede Centrale e degli Uffici Succursali del T. C. I. Il Capo Console di Forlì, cav. Andrea Vassura, è fuori concorso.

CONDIZIONI PER L'ISCRIZIONE A SOCIO VITALIZIO

Per l'Italia e Colonie L. 200,20 – Per l'Estero L. 300,20

Per coloro che si iscrivono entro il 31 marzo, versando l'intera quota Vitalizia: **L. 190,20** (*Estero* **L. 290,20**).

ASSOCIAZIONE VITALIZIA A PAGAMENTO RATEALE

È ammesso il pagamento rateale della quota vitalizia, alle seguenti condizioni: *1ª rata* Lire **42,20** (Estero L. **62,20**); tante *rate successive di* L. **20** (Estero L. **30**) o multiple, fino a raggiungere nel termine di 12 mesi la somma di L. 202,20 (Estero L. 302,20).

Chi è già Socio annuale, è esente dal pagamento della tassa di ammissione di L. 2, conglobato nella 1ª rata.

Ai Soci annuali che hanno già versato la quota 1932 e che effettuano il passaggio a vitalizi (sia a pagamento intero, sia a pagamento rateale) vengono bonificate L. 10 della quota suddetta.

L'invio delle quote o delle rate di esse dovrà effettuarsi a mezzo versamento sul Conto Corrente Postale del T. C. I. (*N. 3/98 Milano*), o vaglia postale, o assegno bancario.

LE PUBBLICAZIONI AI SOCI DEL 1932

Nel 1932 verranno distribuite gratuitamente ai Soci le seguenti pubblicazioni:

1. **"ATTRAVERSO L'ITALIA,, Vol. III: Lombardia, Parte II. - 256 pagine, 403 illustrazioni in nero, 4 tavole a colori, una carta geografica.**
2. **"GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA,, - Parte I: Le stazioni al mare - Vol. I: Golfo di Genova e Tirreno - 250 pagine, numerosissime illustrazioni e piante di località.**
3. **"ANNUARIO GENERALE 1932 DEI COMUNI E FRAZIONI D'ITALIA,, - Edizione completamente rifatta, 1000 pagine.**

Aggiungendo L. **5** all'importo della quota, queste pubblicazioni verranno spedite raccomandate.

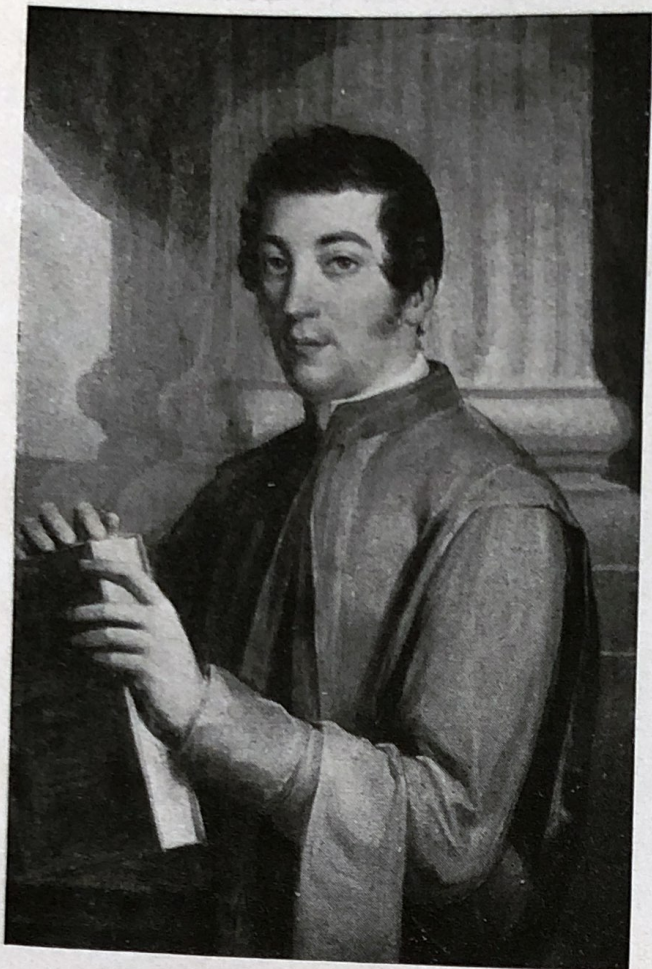
G. B. WICAR - IL CONCORDATO FRA PIO VII E LA FRANCIA (PROPR. CITTÀ DEL VATICANO).

La Mostra di "Roma nell'Ottocento„

In quaranta sale del grande palazzo che ospita il « Museo dell'Impero » e il « Museo di Roma », dominante lo spiazzo erboso che si stende fra il Tempio di Vesta, quello della Fortuna Virile, la casa di Cola di Rienzo e la chiesa di S. Maria in Cosmedin, è stata ordinata questa Mostra, ch' è un' altra delle grandi benemerenze acquisite dall'Istituto di Studi romani.

Carte topografiche, stampe, sculture, plastici, quadri, mobili, interi ambienti ricostruiti, costumi, ricordi personali e abiti di pontefici, libri, carrozze di gala, macchinari dei vigili del fuoco, e cento e cento oggetti d'ogni sorta, e perfino le vetture di un treno — quelle con cui Pio IX si recava a Frascati e a Civitavecchia — rievocano, per sommi capi, gli aspetti più caratteristici e significativi della vita romana nel secolo che segnò la fine della potestà temporale dei papi e l'inizio di una nuova èra per la nostra città.

Questa Mostra non pretende quindi di essere un compiuto repertorio della vita multiforme e irrequieta, dominata da tanti fattori che ancora non hanno del tutto cessato di agire sulla evoluzione di Roma; ma una serie di visioni di scorcio, di rievocazioni di fatti e di interessanti figure di papi, uomini politici, artisti, prelati, cardinali, soldati, che di Roma furono ospiti, che in nome di Roma governarono, che Roma ebbero in cima ai loro pensieri.

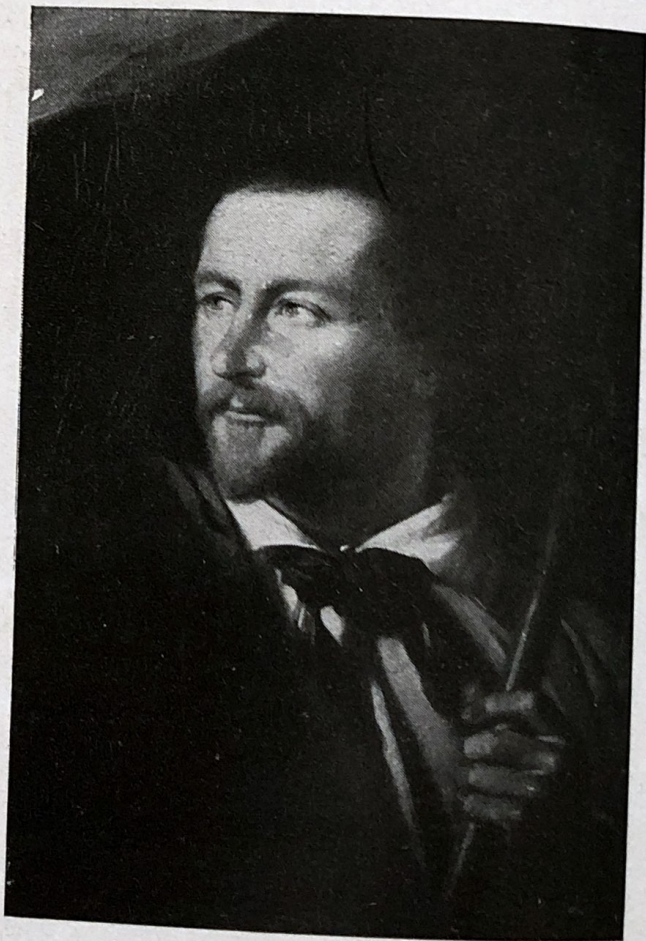
Il benemerito Istituto che l'ha ideata, e Carlo Galassi-Paluzzi, che dell'Istituto e della Mostra è il segretario generale, hanno molto chiaramente indicati ai commissari preposti all'ordinamento delle diverse sale questo intendimento; e la Mostra è riescita nell'insieme organica nonostante la sua complessità. Agli antichi istituti romani, alle case principesche, a quelle della borghesia, ai musei italiani e stranieri, allo Stato della Città del Va-

GAETANO MORONI IN ABITO DI BUSSOLANTE. (PROPR. COMM. CROCI, ROMA).

ticano sono stati richiesti, da tutti concessi con grande liberalità, centinaia e centinaia di opere d'arte e d'oggetti a volte preziosissimi, che ora qui raggruppati per la prima volta, dànno veramente un senso nuovo e pieno di interesse a quella Roma che è di ieri e già può a taluni apparire tanto diversa da quella di oggi.

Roma nell'Ottocento, dopo secoli e secoli di indifferente e pacifica serenità, ha vissuto le sue più intense ore di passione politica. Nell'Ottocento ha avuto il suo maggior poeta, Gioacchino Belli, che con arte ben solida e concreta e con forma quadrata si eleva molto più su degli altri poeti che hanno scritto in vernacolo, e ch'è da considerarsi tra i maggiori d'Italia. Roma fu allora, specie durante il periodo neoclassico e purista, la patria spirituale di quanti nell'arte ricercavano l'ordine e la chiarezza; mentre nella Corte papale, nei salotti aristocratici, negli Istituti stranieri affluiva da tutte le parti del mondo un popolo di scienziati, di archeologi, di poeti, di pensatori, che ai suoi ruderi colossali, alla sua storia, alle sue leggende, al suo cielo bellissimo chiedevano ispirazione e ristoro. Roma fu allora città cosmopolita e di moda.

***

Del grande palazzo dei Musei di Roma la Mostra occupa buon tratto dei suoi tre piani.

A terreno, in un vastissimo ambiente, sono le vetture ferroviarie che nel 1858 vennero donate a Pio IX, e che, come s'è detto, il Pontefice usò più volte nei suoi viaggi intorno a Roma. La prima delle tre è la « cappella », la seconda quella del « trono », la terza, tutta sfinestrata con colonnine tortili che sorreggono il tetto della vettura, è quella che serviva per le benedizioni distribuite dal Pontefice ai fedeli che lo acclamavano lungo il percorso. A vederle, queste vetture tutte decorate con angeloni di bronzo, fregi dorati, velluti e sete svolazzanti, non si crederebbe che ad andare in ferrovia da Roma a Frascati ci si impiegasse allora minor tempo che oggi. Eppure ecco nella Mostra stessa un orario ferroviario che parla chiaro: da Roma a Frascati 35 minuti (è vero però che la stazione della cittadina laziale era un po' più in basso dell'attuale). Accanto al treno sono gli

CICERUACCHIO (PROPR. DELLA BIBLIOTECA DEL RISORGIMENTO, ROMA).

equipaggi di gala del Magistrato romano, quelli dei Cavalieri di Malta, la berlina del Cardinal Gioacchino Pecci e l'altra del Cardinal Massimo. Sono carrozzoni molleggianti su ricurve balestre dorate, nell'interno foderati di raso, tutti belli nel castello anteriore di intagli rievocanti ancora la moda settecentesca. Lì presso è anche la bianca mula, la Chinea papale coi suoi finimenti ricchissimi; e poi le divise e le vecchie pompe da incendio, e i modelli di castelli in legname eretti dai vigili romani.

Gli sportivi troveranno in questa sala qualcosa che li interesserà direttamente: due bicicli, di cui l'uno ancora con le ruote di legno, l'altro tutto di ferro, strumenti oggi di apparenza stranissima sui quali i nostri nonni fecero le prime corse in campagna.

Su per le pareti dello scalone che conduce ai piani superiori è una scelta di vedute romane dell'Ottocento: le vedute di quella *Roma sparita,* così piena di cari ricordi e di fàscino per i vecchi quiriti. Qua dominano incontrastati gli acquarelloni dipinti con straordinaria bravura da Ettore Roesler Franz. Furon fatti quasi tutti intorno all'80, quando i rinnovamenti edilizi non avevano ancora intaccato il cuore della vecchia Roma e di Trastevere. Qui ne sono esposti una cinquantina, assai vivaci, benchè non privi di una certa convenzionalità.

BARTOLOMEO PINELLI. - DISEGNO A LAPIS.

VINCENZO CAMUCCINI - AUTORITRATTO. (PROPR. BARONE CAMUCCINI CANTALUPO).

Ma accanto ad Ettore Roesler Franz è un suo predecessore, Ippolito Caffi, l'ultimo erede fedelissimo della tradizione vedutistica veneziana, e vi sono Vincenzo Camuccini, il Foure, e tanti e tanti altri. Ma prima d'introdursi nei saloni del primo piano, è bene soffermarsi un momento ad osservare il plastico del monumento a Vittorio Emanuele II, col quale il Sacconi vinse il primo concorso per la grande mole, e dare uno sguardo al grande arazzo intitolato « il sogno dell'Arabo », uscito dalle officine romane dell'Ospizio di S. Michele, nell'ultimo quarto del XIX secolo, quando si credette potesse riprender vita quell'antica industria che s'andava spegnendo.

Al primo piano, nel vestibolo, è una piccola sezione di bianco e nero: l'Agricola, il Minardi, Giuseppe Pazzi, il Mercuri e il Calamatta, il maggiore di tutti, il più acuto e sottile. Sotto lo sguardo acceso di Gioacchino Belli ritrattato a incisione dal Pazzi, si passa quindi nella sala dei papi.

LA PASSEGGIATA AL PINCIO, VERSO IL 1860. (PROPR. MUSEO DEL PALAZZO VENEZIA, ROMA).

Dire, anche per sommi capi, quello che vi è in essa, è un po' difficile. In fondo alla sala è il grande quadro rappresentante il Concordato tra Pio VII e la Francia, opera di Giovan Battista Wicar e che è stato concesso alla Mostra dalla Città del Vaticano. Intorno sono quadri e sculture rappresentanti gli altri sei pontefici che hanno regnato nel secolo e i personaggi principali della loro corte. Ecco il Cardinal Naro Patrizi, il Cardinal Consalvi, il Cardinal Rampolla, ed ecco anche, nel suo abito violaceo di Bussolante, Gaetano Moroni, il Gaetanino famoso, barbiere, factotum, confidente di Papa Gregorio, ed autore del colossale utilissimo Dizionario di Erudizione storico-ecclesiastica.

In questa sala è anche una piccola ricostruzione del « Treno » papale, il corteo di carrozze e cavalcature che accompagnava il pontefice; e, in alcune vetrine, sono gli abiti da cerimonia dei bussolanti, antiche divise della guardia nobile e della guardia svizzera, e infine gli abiti di Pio VII, Pio IX, Leone XIII. Di papa Leone v'è anche il ritratto, un vero capolavoro, fatto da Làszlo, mandato da Parigi dalla Contessa Pecci Blum. Sul candore dell'abito, messo in gran risalto da un lembo del mantello rosso fuoco, si erige il volto ossuto del pontefice, madreperlaceo, quasi trasparente, ma dagli occhi acuti, incisivi, intelligentissimi. Nè son queste le sole memorie di papa Leone. In una vetrina, accanto a tanti altri ricordi personali dei pontefici che sedettero sul soglio pontificio durante l'Ottocento, accanto al bastone ed all'ombrello che papa Leone usava nelle sue passeggiate quotidiane in giardino, e alla penna con la quale scrisse la famosa enciclica « Rerum novarum », il Conte Stanislao Pecci, suo nipote, ha fatto collocare anche un quadernuccio di scuola, anch'esso scritto in latino, e che apparteneva a Gioacchino Pecci quand'era in seminario. E fra tutti i cimeli preziosi qui raccolti il quadernuccio è forse quello ancora più vivo e che dà il maggior senso di trepida intimità.

Di fronte alla sala dei papi è quella che contiene alcune opere di pittura e scultura degli artisti romani più significativi, o di artisti che in Roma lavorarono a lungo, lasciandovi un'orma sensibile. Nel vestibolo di que-

L'ANTICO PORTO DI RIPETTA (DA UN QUADRO A OLIO).

sta sala sono stati anche raccolti alcuni ritratti di signore romane, e si sa che le romane hanno sempre avuto fama di bellezza. Canova, fra gli artisti, è rappresentato da due gessi: l'autoritratto, bellissimo, che appartiene alla Collezione Tadolini, e il busto di Napoleone, che è a S. Luca, due opere piene di emozione e di vita dolorosa, lontanissime da qualsiasi leziosaggine accademica, due capolavori. Anche Thorwaldsen e Tenerani sono accanto al loro maestro, ed Ercole Rosa vi è pure rappresentato con tre opere, un ritrattino femminile in terracotta, proprietà del Marchese Piero Misciattelli, una testa di bambino, della Galleria d'Arte Moderna, e il busto della « Mora » della collezione Barsanti. Tre opere magnifiche, che lo pongono in primo piano tra i maestri del XIX secolo.

Della pittura romana dell'Ottocento si ha, come d'altronde per il resto, una visione di scorcio. Vi è Camuccini col suo autoritratto e col ritratto di Ferdinando IV di Borbone, proprietà tutti e due del Barone Camuccini; e con lui l'Agricola, Gaspare Landi e il Pellegrini. Accanto è l'autoritratto romanticissimo di Sebastiano Minardi nell'interno del suo studio, e le opere di quegli che del Minardi appare il più intelligente e personale seguace, il Clonsoni. Un suo studio di figura, proprietà dell'avv. Fiano, è una delle più interessanti rivelazioni di questa Mostra. Accanto è Ippolito Caffi con le sue vedute di Roma, bellissime. Ma in questo mondo tra neoclassico, accademico e purista, ecco giunge Nino Costa a portar la rivoluzione. Di lui son qui l'autoritratto, il *Carro rosso,* e due paesaggi, concessi dalla figlia signora Lemon Costa, oltre un *Pastore,* concesso dalla Galleria milanese di Belle Arti. Accanto a Costa è Galli, con una deliziosa Madonnina; poi il gruppo dei ritrattisti e dei frescanti romani: De Santis, Capalti, Bompiani, Grandi, Mariani, Coghetti, Maccari, e poi Serra, e poi i pittori della campagna romana Raggio e Coleman, e poi Joris, Cipriani, Tiratelli, Faranesi e Alfredo Ricci, grande pittore tutto precisione e raccoglimento, e i due Venturini, padre e figlio.

PRUD HON - IL RE DI ROMA. (PROPR. DEL MUSEO NAPOLEONICO, ROMA).

nel secolo, e alle sistemazioni fantasticate dal Bertagnolio — il piano regolatore dei Prati di Castello ed il mare a Roma — gli ambienti son distribuiti secondo una ragione storica. Ecco alcune rievocazioni della prima Repubblica romana e della prima occupazione francese del 1798; poi due sale son destinate al periodo imperiale. Qui sono mobili e ritratti quasi tutti provenienti dal Museo Napoleonico. Il manto di Madonna Letizia, la *chaiselongue* e la *toilette* di Paolina Borghese, il piccolo delizioso busto che di lei scolpì Canova, il ritratto di Elisa Baciocchi, un busto di Murat, bellissimo, e il ritratto di Luciano Bonaparte con tutta la famiglia, disegnato con mirabile finezza da Ingres. Poi una sala ricca di mobili di casa Torlonia, che nel sec. XIX ebbe il massimo splendore, ed un'altra sala in cui

Dopo lo studio ricostruito di Adamo Tavolini, ricco di interessantissimi gessi, s'è in piena vita romana.

Qui comincia la parte più divertente, diciamo così, della Mostra. Una sala è destinata a rievocare la vita degli artisti, la festa famosa di Cervara, le beffe feroci perpetrate al Circolo artistico; un'altra sala è destinata al Carnevale e alla Girandola, un'altra al teatro e alla vita musicale. Anche qui stampe, ritratti, bozzetti di scenari, cimeli d'ogni sorta dei più grandi personaggi di quel mondo teatrale, che nell'Ottocento ebbe tanto splendore, e copioni e partiture.

Si va quindi al secondo piano. Qui, dopo un paio di sale destinate alla topografia ed alla rievocazione di grandi opere edilizie compiute

s'è ricostruita l'alcova magnifica creata per le nozze di Alessandro Torlonia, e che era nel demolito palazzo di piazza Venezia. Seguono due sale destinate alla Restaurazione, poi una saletta in cui è una mostra personale di Bartolomeo Pinelli, gran disegnatore e modellatore di gustosissimi gruppi in terracotta; del Pinelli s'è anche ricostruito fedelmente lo studio, in base a un suo disegno. Poi, a traverso la sala belliana, ove accanto ai ritratti ed alle memorie del poeta sono rievocati i personaggi più famosi del tempo suo, da papa Gregorio all'abate Tizzani, si entra nell'osteria: una vecchia osteria dove è possibile bere sul serio il vino dei Castelli, ed affacciarsi a una finestrella per ammirare il panorama di Roma, quale si poteva vedere dall'Aventino

intorno all'anno 1870.

Seguono le sale destinate alla Roma costituzionale e repubblicana, alla difesa del '49, e quindi al regno di Pio IX, al '70, e alla Roma capitale di Vittorio Emanuele, di Re Umberto, di Crispi, e — perchè no — di Andrea Sperelli. Le stampe, i ritratti, le fotografie, anche qui sono numerosissimi, e c'è veramente da rivivere quegli anni interessanti e drammatici, traverso una serie di documentazioni che vanno dal giornale al manoscritto, dalla fotografia al proclama.

MARIANO FORTUNY - LA PRINCIPESSA MILAGROS DEL DRAGO.
(PROPR. DEL PRINCIPE DEL DRAGO, ROMA).

E qui comincia la serie delle sale destinate alla rievocazione degli artisti e delle personalità straniere che durante l' Ottocento hanno avuto tanta parte nella vita romana. La Spagna, la Francia, la Germania, l'Inghilterra, la Svizzera, la Polonia, la Cecoslovacchia, la Svezia, la Finlandia, l'Olanda e il Belgio hanno qui rievocato le figure e le opere di artisti, letterati, uomini politici e gran signori che hanno vissuto a Roma, e dai loro musei e raccolte private hanno mandato opere in quantità, sì che anche questa parte della Mostra ha un interesse straordinario. Basti pensare che per la occasione è tornata a Roma la « Trinità dei Monti » dipinta da Corot nel '49, quando il grande pittore era ospite di Villa Medici, e che vi sono opere di Böcklin, Kolman, Gustav Wilhelm Palm, Fortuny, Lenbach, Franz Catel, Ingres, Géricault, Lawrence.

Ma non basta. V'è ancora una sala destinata all'archeologia romana, gloriosa di tanti bei nomi e di tante opere mirabili, e infine due sale destinate al costume, che saranno la delizia delle signore, per certi bei vestiti di raso e di seta — tutti autentici sul serio — che mostrano l'evoluzione della moda a Roma dall'Impero al tempo della regina Margherita. Accanto alle vesti femminili sono anche quelle maschili, e in una vetrina sono raccolti alcuni capi di biancheria da giorno e da notte. Ma qui all'ammirazione si sostituisce la semplice curiosità.

Poi, traverso altre salette, ove sono ricostruiti scene ed ambienti caratteristici della vecchia Roma, s'esce di nuovo sullo scalone.

La Mostra è finita. Ma fuori, a due passi, sulla via dell'Aventino, ancora stretta fra due alte mura, ci si può ancora illudere che nulla da secoli sia mutato nel vero volto di Roma.

EMILIO LAVAGNINO.

(*fot. avv. Achille Bologna, Torino*)

ALBISOLA · LA COLORITURA DELLE TERRAGLIE

L'industria delle terraglie da cucina di Albisola, una volta fiorentissima, va ora gradatamente scomparendo per cedere il passo all'invadenza dell'alluminio. Si è invece quivi evoluta e modernizzata la rinomata industria delle ceramiche d'arte.

(fot. Bazzoli, Sanremo)

SANREMO, OASI SOLATIA. - VEDUTA PANORAMICA DA VIA DANTE ALIGHIERI.

SVILUPPI TURISTICI

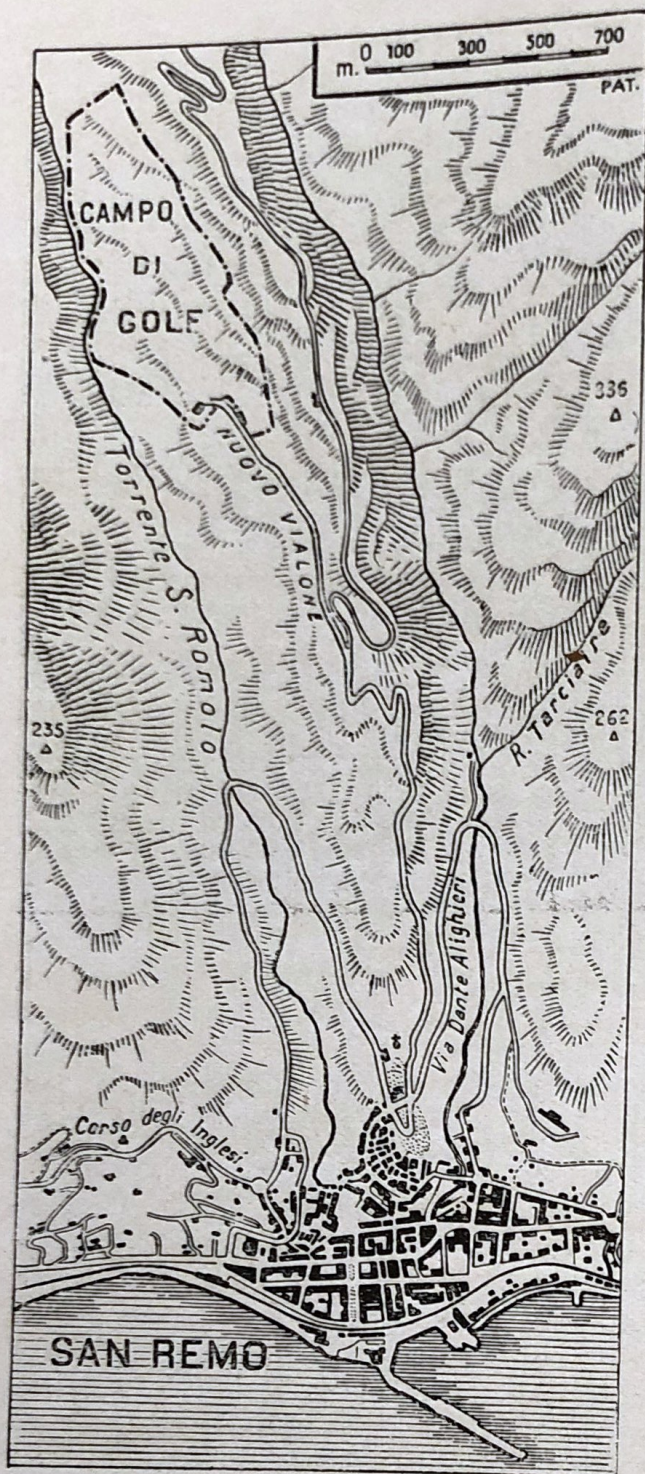
IL GOLF A SANREMO

SANREMO, stazione climatica di fama mondiale, privilegiato centro di svaghi che già possiede un Ippodromo ultra moderno, un Tiro al piccione ove si svolgono gare con regale larghezza di premi, e avrà tra poco uno Stadio polisportivo, pur esso di primissimo ordine, Sanremo può oggi vantare all'attivo del suo attrezzamento turistico anche il campo per il giuoco del Golf.

La ubicazione.

Scegliere l'ubicazione di questo Campo, nelle immediate vicinanze della città, non fu cosa facile, per l'imbarazzo in cui si trovarono i promotori nel decidere fra le diverse zone che si offrivano alla Commissione: tutte adatte allo scopo, ed una più suggestiva dell'altra per bellezza di panorama. A persuadersene, basta effettuare un sopraluogo nei dintorni, su per le colline che abbracciano da presso e proteggono la città, lungo le vallate che sfociano al mare, deliziate da un paesaggio incantevole, da una vegetazione esuberante che non si concede riposi, nel senso che sembra ignorare l'esistenza del triste inverno. Nei tipici mesi delle nevi e del gelo, essa, infatti, vive ed esulta e si accende di colori smaglianti e matura in pien'aria i frutti dorati dei suoi aranci e dei suoi mandarini, e più si eterna nei petali sgargianti ed odorosi delle rose e dei garofani delle sue coltivazioni e nei fiori spontanei che rallegrano prati, colli e monti.

Alla fine la non facile scelta fu fatta, dando la preferenza ai terreni siti nell'aprica Valle Gogna (che si apre alle spalle dell'abitato di Sanremo), a circa 3000 metri in linea d'aria dall'azzurrissimo Mare Ligure, il cui fàscino si offre compiacente allo sguardo dei giuocatori di Golf.

La Val Gogna, già celebre « ab antiquo » nella regione per i suoi limoni e per i secolari uliveti, è oggidì ancor più interessante per le numerose colture floreali che vi si sono venute creando in questi ultimi anni. È appunto in un tale ambiente privilegiato, in un terreno

LA SITUAZIONE TOPOGRAFICA DEL CAMPO DI GOLF DI SANREMO E LE VIE DI ACCESSO AL MEDESIMO.

topograficamente accidentato — come vuole ed esige il tipico giuoco del Golf — che, ad una quota sul mare tra i 130 e i 250 metri, venne tracciata la pista per le 18 buche.

Vi si accede con diverse carrozzabili comode e in gran parte asfaltate, tanto dal centro di Sanremo quando da ponente, pel Corso degli Inglesi e via Galileo Galilei, (che si diramano dall'imboccatura del Corso Matuzia), quanto infine da levante, partendo da piazza Colombo per la via Dante Alighieri: vere passeggiate maliose, in quanto è proprio lungo il loro ridente percorso, svolgentesi a mezza costa, che si trovano i castelli, le ville, i giardini più sontuosi e rinomati di Sanremo. Queste arterie convergono e si congiungono al vecchio Ponte Castello, dal quale si diparte la bella e campestre strada che — dopo avere staccato il nuovissimo vialone di diramazione per il Campo del Golf — prosegue, accidentata ma pittoresca, sino a raggiungere San Romolo, la panoramica villeggiatura estiva sanremese, tutta boschi di vetuste resinose e ricca di pianori incantevoli, col suo Eremo, la sua Chiesa e il Convento, a circa 800 metri sul mare.

Con l'auto, (esiste anche un servizio pubblico), in 15 minuti per la via più breve, in 20 o 25 per la via più lunga, si arriva al Campo del Golf. Il percorso verrà ancora abbreviato con l'apertura di un progettato raccordo mercè il quale anche i pedoni potranno da Sanremo raggiungere il Golf in pochi minuti.

Un' impresa non facile.

È notorio che tracciare la « pista » per un giuoco di Golf non è cosa di poco momento, bensì un problema di fondamentale importanza e di non facile soluzione. Se si vuole assicurare la buona riuscita e l'avvenire di un Golf Club e porlo in condizione di poter competere con quelli che vanno per la maggiore, è di prammatica commettere l'incarico della costruzione della pista ad un architetto specialista in materia, e giova tener presente che di tali tecnici se ne hanno così pochi in Europa, che non si dura fatica a contarli. A Sanremo si ebbe la fortuna di poter affidare l'incarico ad uno dei meglio quotati: l'architetto Mister Peter Ganon, il quale, a vero dire, assolse l'incarico in modo superiore ad ogni aspettativa. Tale il giudizio espresso dai tecnici e dai giuocatori inglesi ed americani, che insieme con i giuocatori italiani e con gli ospiti di altre nazioni, affollarono i « greens » del Golf, in occasione dell'inaugurazione di quel Campo, avvenuta il 1° dicembre ultimo, e continuano ad affollarli, malgrado che il « Golf Club House » (il fabbricato del Club), non sia stato ancora posto a disposizione dei giuocatori: ciò che avverrà quanto prima.

Il signor Ganon ha saputo far sì che in tutto il lungo percorso delle 18 buche — 4854 metri — non si abbia ciò che i competenti definiscono una « cattiva buca ».

Non staremo ad elencare le preziose parti-

SANREMO - LUNGO IL CORSO DEGLI INGLESI: LA VILLA DAVACHAN (ING. WINTER) OVE EBBE LUOGO LA CONFERENZA PER LA PACE.

colarità che si riscontrano nel tracciato delle piste in questione (i ben noti « greens »), basterà dire che, mentre è facile e piacevole la prima buca, le altre che seguono, sino all'ul-

(*fot. Bazzoli, Sanremo*)

SANREMO - LUNGO LA STRADA ALPESTRE CHE CONDUCE AL GOLF.

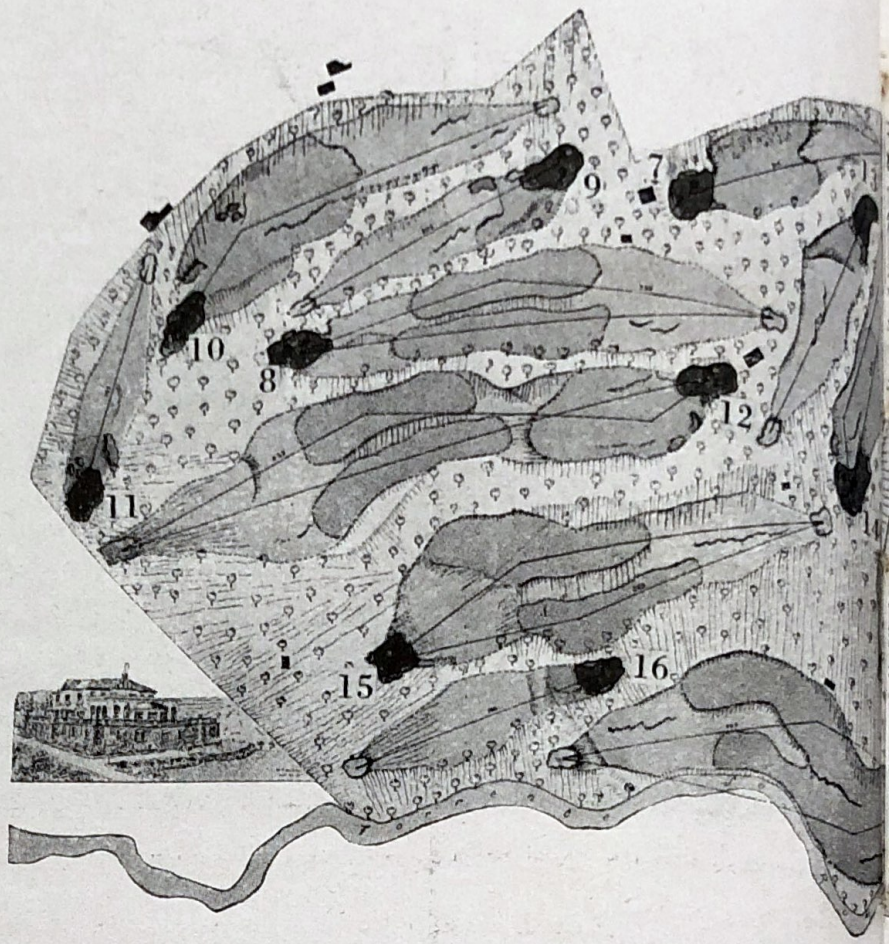
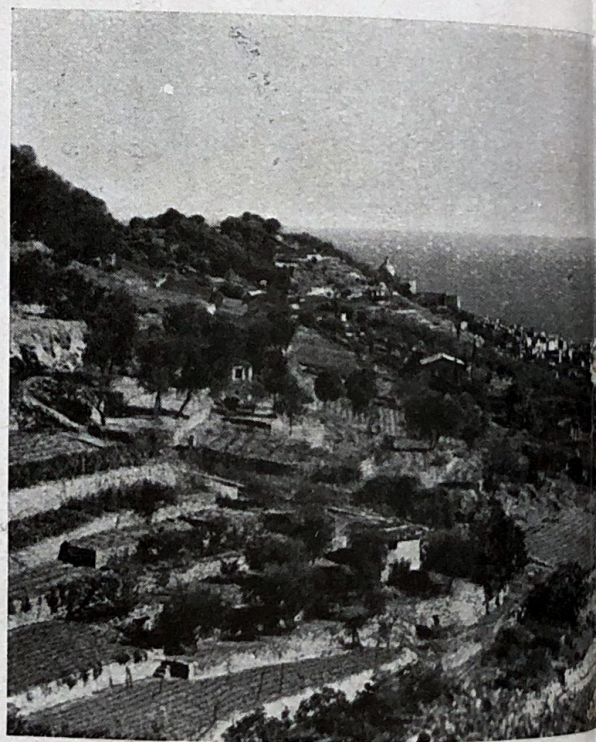
tima, presentano di mano in mano, maggiori ostacoli, maggiori difficoltà, tali da porre in pieno rilievo la non comune abilità tecnica e la specializzata bravura di cui debbono dar prova i giuocatori. Ciò è conforme alle complicate regole stabilite dal regolamento per la condotta del giuoco nei vari tipi di partita, regole codificate nei minimi particolari e con riguardo agli innumerevoli casi ed accidenti che possono presentarsi nello svolgimento delle gare. Della grande complicazione di queste norme è prova il fatto che il « Royal and Ancient Golf Club of S. Andrews » — indiscusso sovrano in materia — pensa da tempo d'introdurre un nuovo codice più snello, se non meno particolareggiato.

In conclusione, le piste del Campo di Golf di Sanremo sono eccellenti, un vero modello del genere e, sia per la loro stilizzazione, sia per il paesaggio che le allieta e circonda, pongono questo Golf in primissima linea tra i Golf Clubs del Continente e ad un posto di avanguardia fra i suoi confratelli d'Italia.

PIANTA DEL CAMPO

Abbiamo parlato del Continente europeo, per escludere la Gran Bretagna, famosa « maestra » in questo sport. La sua fama secolare non è certo usurpata poichè fu appunto in questo Stato che il Golf venne introdotto — e precisamente in Scozia — dai compagni di re Guglielmo il Conquistatore nel 1027. Esso raggiunse poi un rilevante sviluppo in tutte le Isole britanniche, con pronta ripercussione sul Continente nonchè, appena fu possibile, oltre l'Oceano. Ne derivò una fioritura di attività sportiva che dall'Inghilterra si irradiò in ogni Paese, contribuendo al diffondersi di quel senso d'amore che gli Inglesi nutrono notoriamente per lo sport, la natura, la campagna e il paesaggio. E ciò basta a giustificare l'alto conto in cui è tenuto il Golf nei due Emisferi.

Lo sviluppo del Golf nel mondo.

Per quanto la Repubblica Stellata vanti nei suoi 48 Stati ben 5355 Golf Clubs privati con 423.570 soci e oltre il doppio e forse il triplo di giuocatori, pure, tenuti nel debito conto la superficie e il numero degli abitanti, il primato mondiale spetta tuttora alla Gran Bretagna,

LA VAL GOGNA, PRIMA DI

DI GOLF DI SANREMO.

con i suoi 2500 Golf Clubs, e decine di migliaia di soci e giuocatori.

L'Australia, malgrado rimanga a grande distanza dalle due citate nazioni, occupa sempre un posto assai rispettabile per la sua esigua popolazione. Nell' India inglese si contano oltre una cinquantina di ottimi « Golf » sparsi nel vastissimo dominio, da Akola al Punjab, dal Bengala al Deccan, dall'Asam al Mysore, da Wellington, nel sud dell'India, al lontano Kashmir.

Nella Cina, a Shangai, a Hongkong, a Tientsin, a Pechino, ovunque siano colonie di Britanni, pullulano i « Golf »; e altrettanto accade nelle Indie Orientali: a Ceylon, nella zona Nuwara Eliya, ve ne è uno anche sul picco d'Adamo. A Burma, nell'antico regno di Ava — annesso nel 1826 all'Impero Britannico — non manca il Golf Club malgrado i serpenti più o meno velenosi che l'infestano; lo stesso può dirsi per tutti gli altri possedimenti inglesi, sparsi nei Continenti e nelle Isole dei mari e degli oceani. Non siamo lontani dal vero dicendo che ovunque arrivino anglo-sassoni, sotto qualsiasi latitudine, nelle regioni più popolose come in quelle inospitali e remote, in tempo di prospera pace o durante azioni belliche, non passa gran tempo senza che vi sorga un Campo di Golf, limitato magari a 9 buche, se le 18 di grande stile non sono possibili.

Anche la Manciuria ha i suoi Golf, e quello di Mukden è frequentato particolarmente da ufficiali cinesi. Vi sono Golf Clubs alle Filippine, nell'America Latina, al Canadà (manco a dirlo), nelle Colonie Francesi e Olandesi ed al Giappone, ove se ne sta appunto costruendo uno di cui si dicono *mirabilia*.

In Europa, dopo la Gran Bretagna, viene a gran distanza la Francia con 90 Golf Clubs, seguìta dalla Germania con 39, dalla Svizzera con 27, dall'Italia per ora con 24. Seguono a distanza le altre nazioni del Continente. Quando il cattivo tempo non permette di giuocare nei « greens » all'aperto, si giuoca al coperto, nei Golf in miniatura, sorti già in varî alberghi, parchi e collegi, e che presto sorgeranno anche sulle grandi navi, come, ad esempio sull'« Atlantic », che lo sta allestendo.

ARRIVARE AL CAMPO DI GOLF.

Si può concludere, parafrasando la celebre frase

CAMPO DI GOLF: UNA PARTITA IL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE. (fot. avv. Asquasciati)

di Carlo V, con l'affermare che « il sole non tramonta mai » sulle piste del « nobile giuoco », come per antonomasia è stato battezzato il « Golf ».

La letteratura.

Dopo quanto abbiamo accennato, non potrà stupire il pensiero della ricca letteratura che si ha in fatto di Golf. Le riviste specializzate, non si contano: ogni anno ne nascono di nuove, nelle quali si scrive su ogni argomento che interessi il famoso giuoco, le sue associazioni di incoraggiamento, i suoi Clubs, le sue scuole (ne prosperano diverse in Inghilterra e in America), le partite amichevoli, le gare, le competizioni internazionali che vengono diffusamente descritte, con particolare menzione dei più bei colpi e compiacente propalazione ai quattro venti delle gesta e dei ritratti dei vincitori d'ambo i sessi, assurti alla celebrità di campioni nazionali o mondiali, come Bobby Jones, Donald Kermit Moe e la quindicenne signorina americana Helen Hecks. In quelle riviste, quasi tutte di grande formato, impresse su carta patinata e lussuosamente illustrate, si rappresentano, in una successione cinematografica d'immagini, i movimenti dei colpi tecnicamente più belli dati alla palla dai « leaders » in voga, non trascurando però di fare altrettanto per i colpi sbagliati o non corretti dei novizi, cui non si lesinano preziosi consigli.

In quanto a libri, manuali, monografie su tutto quanto riguarda il « Golf », da presso o da lungi, in tutti i suoi aspetti, dalla costruzione dei Club House sino all'etichetta che devesi seguire nel corso della partita, la letteratura non è meno doviziosa, e l'imbarazzo è solo nella scelta.

Un giuoco che assorbe miliardi.

La spesa per organizzare un torneo di Golf, limitatamente alla preparazione delle piste ed annessi, arriva (come in America, per cui abbiamo potuto avere dei dati interessanti) a 10 o 15 od anche 35.000 dollari (corrispondenti a circa 665.000 lire italiane). A tanto ammonta la spesa incontrata lo scorso anno a Marion per la perfetta sistemazione del Campo, mentre basta un po' di pioggia o l'assenza di un giuocatore beniamino, per rovinare la riuscita della gara e per far perdere ingenti somme. In Inghilterra si spendono annualmente migliaia e migliaia di sterline per la manutenzione dei campi di « Golf » ed altrettante, come del resto anche in America, per i premi nelle competizioni nazionali ed internazionali; non è raro arrivare alle 100-130 ed anche 150 mila lire di nostra moneta.

LA VAL GOGNA DOPO IL CAMPO DI GOLF.

Le statistiche americane ci dicono che il valore delle proprietà terriere occupate dai Golf Clubs negli Stati Uniti, non è inferiore ai 18 miliardi 850 milioni di dollari (circa 350 miliardi di lire); che le tasse pagate dai Golf Clubs ammontano annualmente a 165

(*fot. avv. Asquasciati*)

CAMPO DI GOLF: SULLA PISTA, IL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE.

(fot. avv. Asquasciati)

SANREMO, CAMPO DI GOLF: DIRIGENTI E GIUOCATORI IN ATTESA DELL'APERTURA DELLE GARE IL GIORNO DELL'INAUGURAZIONE.

milioni di dollari; che per acquisto di bastoni si spendono in un anno non meno di 18 milioni; per le palle 17 milioni e mezzo; per le borse di pelle porta-bastoni, 2 milioni 650 mila; e per le mance ai ragazzi porta-bastoni (i « caddies ») si spesero nel 1930, 36 milioni sempre di dollari.

Tutto questo denaro è tuttavia un'inezia in confronto a quello che viene speso ad ogni giro della Terra intorno al Sole, dai giuocatori e dal pubblico non giuocatore in dipendenza di questo sport.

Che cos'è il Golf?

Vien fatto di chiedersi: che cosa è dunque questo giuoco pel quale si profondono miliardi, questo giuoco che appassiona siffattamente gli sportivi giovani e vecchi del mondo, a qualsiasi ceto appartengano, dai principi di Case regnanti agli uomini di Stato più in vista, dai plutocrati della finanza ai letterati, dagli artisti, ai più modesti impiegati dei due sessi.

Una rivista americana, chiese per « referendum » ai suoi lettori: « Cosa è il Golf? Un giuoco, uno sport, una distrazione, un esercizio di pazienza, di abilità, di auto controllo? ». Una risposta, molto pratica e da « business màn », fu questa: « Il Golf è un'industria nella quale sono investiti milioni di dollari e di sterline in terreni, fabbricati, sacchi di pelle, palle, bastoni, vestiti, ecc. ».

Considerando il problema sotto l' aspetto economico, la risposta non manca di esattezza, poi che il Golf dà vita e commercio ad una moltitudine di persone come poche altre attività; ci limiteremo ad aggiungere, senza filosofare sulla definizione del lettore americano, che il Golf è un fattore principalissimo dello sviluppo turistico di una Stazione climatica come appunto è quella di Sanremo.

Lo sport, nelle sue multiple manifestazioni, è assurto, dopo la grande guerra, in tutte le nazioni più progredite, ad un alto valore sociale ed educativo, con palesi interferenze economiche e politiche non trascurabili. E l'Italia fascista, che ha saputo occupare anche in questo campo un posto d'onore, non poteva trascurare lo sviluppo del « nobile giuoco ».

PAOLO STACCHINI.

(fot. Tilli, Perugia)

URNA CINERARIA ETRUSCA, COL GRIFO PERUGINO.

UNA FELICE REINTEGRAZIONE ARTISTICA

SAN FRANCESCO AL PRATO IN PERUGIA

CENNI STORICO-ARTISTICI

STEMMA DI BRACCIO, ORNATO DEL LEOPARDO, SULLA LOGGIA DI BRACCIO IN PERUGIA.

CON la più fedele e riuscita ricostruzione, che torna a sommo merito così degli insigni cultori d'arte e di memorie patrie che strenuamente la sostennero, come degli esecutori valentissimi, che tale idea tradussero in atto, Perugia ha restituito all'aspetto originario la facciata del tempio di San Francesco al Prato.

Sorge questo lateralmente ad una vasta e silente spianata che, nel suo suggestivo raccoglimento, infonde un acuto, malinconico fascino nell'animo del visitatore, destando in lui sensazioni indicibili.

Tradizione di popolo vuole che, prima della costruzione del tempio, il Poverello di Assisi abbia quivi predicato alla cittadinanza perugina che, senza distinzione di classi sociali, accorreva ad ascoltarne le mistiche suadenti parole di pace, di amore e di buona volontà.

Il campanile, attualmente quadrangolare, era in origine cilindrico ed incorporato quasi totalmente nelle mura della chiesa, così da sporgerne di pochi metri appena. Il concerto delle sue campane è fra i più soavi della turrita Perugia (1); e la maggiore fra queste, la « Viola », ha voce di tale dolcezza che San Bernardino, il fedele discepolo di S. Francesco, la prediligeva su ogni altra. Vuolsi che quando egli, predicando, ne udiva il suono ondulante, si ristesse improvvisamente dal dire, per porsi ad ascoltarla, sospirando: — Assai meglio di me parla questa « Viola »!... — Narrasi anche che, durante la sua fusione, i nobili della Città facessero a gara nel gettare entro il bronzo liquido monete d'oro e d'argento, il che avrebbe contribuito a ren-

(1) Perugia fu chiamata « turrena » per le numerose torri (oltre cento, secondo gli storici) che sorgevano nella città, specie fra l'XI ed il XIII secolo. Queste torri, simbolo di sovranità e di forza fra le diuturne discordie che tormentavano Perugia, furono poi in gran parte distrutte nel corso dei secoli, malgrado un breve emanato nel 1476 da Papa Sisto IV, che ne vietava la demolizione. Oggidì ne rimangono ben poche.

S. FRANCESCO, DOPO I RESTAURI (FACCIATA E LATO MERIDIONALE).

RITRATTO DI BRACCIO FORTEBRACCI DA MONTONE.

dere il suono della campana così tremulo e musicale ad un tempo.

La maestosa mole, iniziata nella prima metà del Duecento — sembra sotto Gregorio IX — fu voluta da nobili e popolani per materiare il loro riconoscente amore al Santo umile della bontà,

> la cui mirabil vita
> meglio in gloria del ciel si canterebbe

Vero restauratore degli eterni ideali evangelici, San Francesco, col semplice ed ispirato suo verbo e con l'esempio quotidiano, aveva saputo — come dice un cronista dell'epoca — « spargere il balsamo sugli spiriti inveleniti », riconducendo la pace nella città. Perchè allora Perugia era di continuo lacerata da profonde discordie civili e da sanguinose rappresaglie che si perpetuavano non solo tra le varie fazioni, ma anche tra le più cospicue famiglie, e persino tra quelli d'una stessa casata.

***

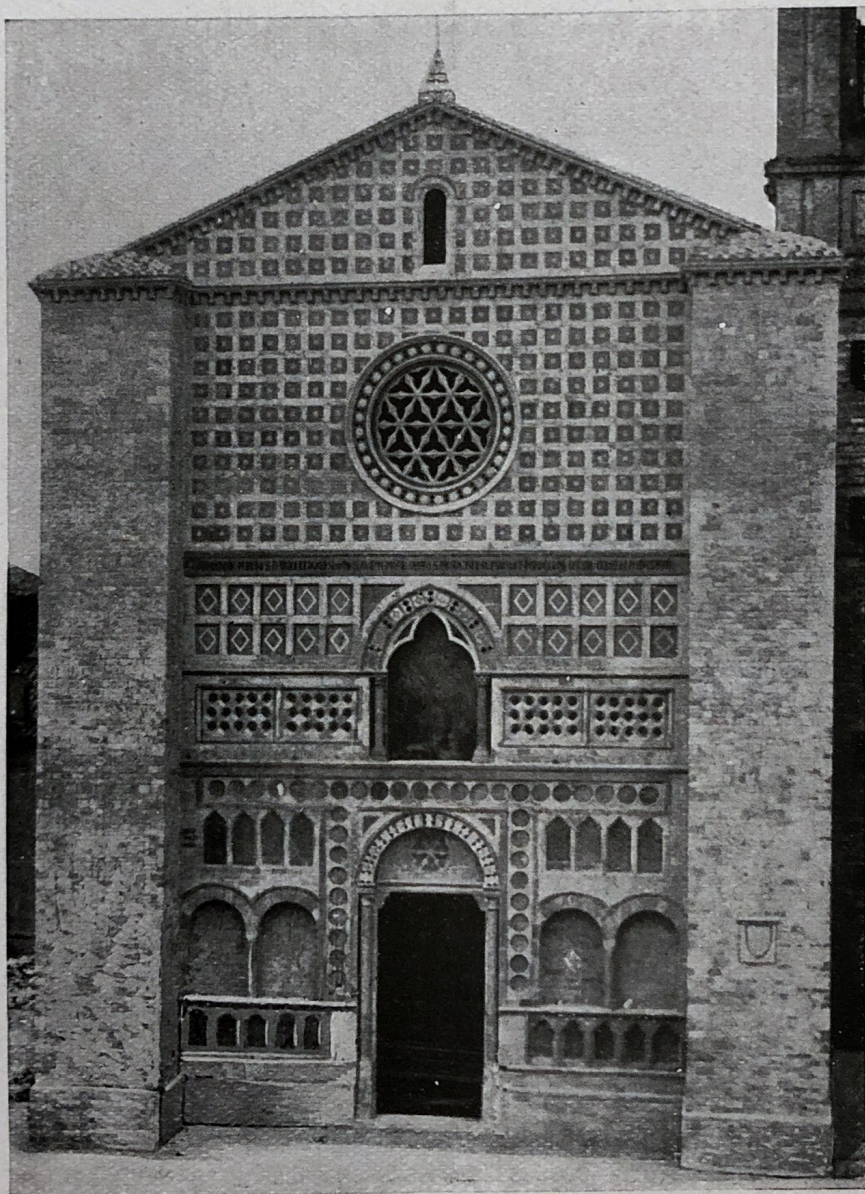
Singolari, invero, e multiformi le vicende di questo glorioso tempio.

Costruito nella stessa epoca in cui sul Col-

(*fot. Alinari*)

SEPOLCRO DEL BEATO EGIDIO, GIÀ ESISTENTE IN S. FRANCESCO.

le del « Paradiso » di Assisi si ultimava la celebre Basilica, e precisamente ad opera di quegli stessi Frati Minori che sapevano essere anche valenti architetti, aveva in origine la pianta a croce latina, con unica navata longitudinale. Fu compiuto nel 1253, allorquando Perugia, sopite le guerre fratricide e placati gli antichi odi — principalmente per l'efficace predicazione del Santo — governavasi con popolari magistrature, cominciando l'ascesa verso quell'alto grado di potenza comunale, che di poi la città doveva a lungo mantenere.

Frequentissimi furono, nel corso dei secoli, i lavori di consolidamento, resi necessari dalla insufficiente robustezza dei piloni di fondazione, minaccianti spesso rovina, anche per la malferma natura del terreno e per le continue infiltrazioni d'acqua che scaturiva a non molta profondità. Nel 1737, anzi, per effetto di gravi lesioni e cedimenti nelle fondazioni, il tempio crollò in massima parte. Fu riedificato dalle fon-

LA NUOVA FACCIATA DI SAN FRANCESCO AL PRATO.

PERUGIA, PINACOTECA VANNUCCI - S. FRANCESCO SCHIACCIA I TRE VIZI: LUSSURIA, SUPERBIA, AVARIZIA. (TADDEO DI BARTOLO, 1403). (*fot. Anderson, Roma*)

SPOSALIZIO DELLA MADONNA (AFFRESCO DEL SEC. XV) NELLA CRIPTA DEL BEATO EGIDIO, IN S. FRANCESCO).

damenta circa un decennio dopo; ma se le modifiche ed i lavori di restauro ne migliorarono le condizioni statiche, fecero però scomparire quasi del tutto la originaria architettura gotica, che felicemente ricordava la Basilica Superiore di Assisi.

***

San Francesco al Prato fu detto, in antico, anche il « Pantheon » dei Perugini perchè — come è ricordato negli antichi « Annali » del Comune — esso racchiuse un tempo le tombe di molti personaggi illustri e le cappelle gentilizie di nobili famiglie della città, fra cui i Baldeschi, i Della Corgna ed i Montesperelli, i Della Staffa, gli Sciri ed i Crispolti. Un'iscrizione latina nell'atrio ricorda che nel sacro edificio dormirono lor sonno eterno il Beato Egidio, compagno di San Francesco, morto in Perugia poco dopo compiuto il tempio, e Corrado da Offida, ed altri « *viri plurimi virtute sanguine armis litterisque clarissimi* ».

Vi vennero sepolti, fra i tanti insigni, il poeta bernesco Beccuti e Frate Angelo, detto

(*fot. Anderson, Roma*)

PERUGIA, PINACOTECA VANNUCCI - LA VERGINE COL BAMBINO E SANTI (TADDEO DI BARTOLO, 1403).

del « Toscano », dottissimo negli studi di Teologia, che fu Ministro Generale dell'Ordine, ed alla cui iniziativa devesi la costruzione di quel gioiello architettonico e scultorio che è il vicino Oratorio di San Bernardino da Siena, altro Santo della fratellanza umana. La sontuosa Cappella degli Alfani racchiudeva le ceneri dell'avo Bartolo, celebre giureconsulto, che i contemporanei chiamano « juris lucerna », e che tuttora, con Gajo, fa scuola.

Nel vetusto tempio furono custoditi i resti mortali di famosi guerrieri dell'epoca: vi trovò sepoltura il Capo dei Raspanti o popolani, Biordo Michelotti (1), valoroso condottiero ucciso a tradimento all'apice della gloria, poco dopo il suo solenne ingresso in Perugia, che lo aveva acclamato Capitano Generale delle Milizie cittadine.

Vi fu pure sepolto, per volontà di popolo, Braccio Fortebracci da Montone, altro eroico condottiere, già celebre Capitano di ventura, caduto nell'assedio di Aquila nel 1424, e sotto il quale la potenza di Perugia erasi accresciuta

(*fot. Tilli, Perugia*)

PERUGIA, PINACOTECA VANNUCCI - PARTICOLARE DELL'ADORAZIONE DEI MAGI, DEL BONFIGLI.

(1) Dall'inizio del Medioevo, Perugia era divisa in due partiti: dei Raspanti o popolani (insegna del gatto), e dei Beccherini o nobili (che avevano il falco per emblema). Continue furono, nel corso dei secoli, le stragi e le uccisioni tra queste due fazioni tenacemente avverse.

al punto che il suo dominio si estendeva fino a Capua, mentre già da tempo principi e repubbliche contermini sollecitavano l'amicizia e invocavano i soccorsi della sovrana dell'Umbria: fin dalla battaglia di Montecatini (1351) la stessa Firenze aveva chiesto l'aiuto di Perugia, allora anch'essa Repubblica guelfa, fra le più forti e meglio organizzate dell'Italia Centrale.

Molti altri avvenimenti civili e religiosi della Città si svolsero in questa specie di Santa Croce, dove spesso si adunava il popolo perugino nei più storici momenti della sua vita. Così, nel 1464 vi si tenne il Capitolo generale dell' Ordine francescano.

Ed ancora — epilogo delle cruente lotte partigiane, delle truci vendette e degli odî feroci che verso il XVI secolo, dopo la cacciata dei popolani da parte dei nobili, ripresero a divampare peggio di prima, turbando la vita della città ed indebolendo l'autorità delle democratiche istituzioni comunali — ebbero alfine pace in San Francesco le misere, insanguinate spoglie di Guido, Astorre e Gismondo Baglioni, uccisi a tradimento dai congiunti la notte del 15 luglio 1500, quando proprio sembravano spenti i tenaci rancori e le feroci vendette familiari che così a lungo avevano funestato la città, e dopo che nella chiesa di S. Luca i principali attori dell'orribile tragedia s'eran tese le destre in segno di conseguita amistà.

Il Matarazzo, diligente cronista perugino, ci descrive l'eccidio, lo spaventoso e atroce macello, con particolari così crudeli che lasciano nell'anima un vivo senso di raccapriccio e di orrore.

(fot. Anderson, Roma)
RAFFAELLO - L'INCORONAZIONE DELLA VERGINE.

***

La chiesa di San Francesco poteva pure considerarsi come una vera galleria d'arte per le numerose e pregevoli opere pittoriche che ne ornavano l'interno, già sontuoso per dovizia di sculture, di trofei architettonici e di monumenti sepolcrali.

L'arricchivano, fra l'altro, pitture a fresco, se non di Giotto, certo della sua scuola. Era poi consuetudine, specie nel Seicento, che le famiglie aventi lor cappelle gentilizie nel tempio ne abbellissero pareti e tombe con affreschi, dipinti e tele dovute ai più celebri artisti dell' epoca. E talvolta in questi capolavori si rievocavano episodi o si fissavano ricordi di fattezze, di sentimenti, di passioni.

Così la meravigliosa tavola della « Incoronazione della Vergine», del sommo Urbinate, trasportata di poi nella Pinacoteca Vaticana, adornava la cappella degli Oddi, e lo stesso Raffaello, nella celebre sua « Deposizione » (1), volle eternare il dolore di Atalanta Baglioni per la tragica morte del figlio Grifonetto, a sua volta fatto uccidere spietatamente dagli sgherri di un suo familiare scampato all'orrenda carneficina cui abbiamo accennato.

Ed ancora Taddeo di Bartolo, il Bonfigli, Fiorenzo di Lorenzo, Giannicola Manni e Doni d'Assisi, il Fiammingo e Pietro Vannucci detto il Perugino, Maestro di Raffaello, con « La Resurrezione », e gli Alfani, padre e figlio, avevano profuso in San Francesco le risorse dei loro ingegni ed i tesori delle loro tavolozze, arricchendolo di mirabili capolavori.

(1) Ora alla Galleria Borghese.

(*fot. Anderson, Roma*)

PINACOTECA VATICANA - L'INCORONAZIONE DELLA VERGINE, DI RAFFAELLO (PARTICOLARE DEL PRECEDENTE).

Ma poi la chiesa, ove tante generazioni eransi succedute nello elevare lo spirito a Dio, fu gradualmente spogliata del migliore patrimonio artistico, e così dei dipinti di maggior pregio, i quali migrarono in Pinacoteche e Musei nazionali, mentre altri furono asportati dai Francesi, tra la fine del XVIII ed i primi del XIX secolo (2), e restituiti nel 1815 e 1816.

***

Queste, per sommi capi, le vicende del cospicuo monumento, prima che il logorio dei secoli, ma più ancora l'incuria degli uomini, l'avessero ridotto allo stato di completo — vorremmo dire, indecoroso — abbandono in cui trovavasi fino a pochi anni addietro. Le screpolature si moltiplicavano negli alti muri perimetrali; l'interno, spoglio ormai di ogni opera pittorica e scultoria, era stato ridotto a rimessa pei cavalli dell'Esercito, mentre la facciata, pur essa priva d'ogni decorazione — salvo che nella parte inferiore — rimaneva invisibile, occultata com'era da alcuni sordidi caseggiati, vero sconcio estetico.

Oggi però sono del tutto scomparse le tracce del miserando abbandono. Il tempio è stato finalmente riconsacrato all'arte ed al culto, e — per merito principale del primo Podestà di Perugia fascista, Oscar Uccelli, del Prof. Francesco Guardabassi, del Conte Ansidei e di altri benemeriti — la bella facciata, completamente libera delle strutture che la deturpavano, è stata restituita alle pure, armoniose linee delle sua architettura romanica.

Nè si tratta di reintegrazione arbitraria chè, anzi, mai opera di restauro è stata meglio e più coscienziosamente condotta a termine, dal punto di vista tecnico ed artistico, ove si pensi che fu necessario demolire anzitutto l'in-

(2) Nel 1798 Perugia fu conquistata dai Francesi, che la fecero capitale del Dipartimento del Trasimeno. Una seconda volta venne da essi occupata nel 1810, e dichiarata provincia dell'Impero sotto Napoleone Buonaparte.

tiera massa murale dell'antica facciata, in via di disfacimento, ricostruendola, assieme ai piloni, su nuove e più solide fondamenta.

Per ridare, poi, al nuovo prospetto il primitivo carattere decorativo, fu d'uopo attenersi, quasi unicamente, al parziale disegno che se ne scorge nel cosidetto Gonfalone di San Bernardino, qui sotto parzialmente riprodotto.

Tali scarse tracce — assieme a qualche pietra rinvenuta nel tempio ed a pochi avanzi ornamentali della zona inferiore — furono nondimeno sufficienti per l'attuale ricostruzione architettonica e decorativa cui attese, con intelletto d'amore, Pietro Angelini, Direttore dell'Accademia Perugina di Belle Arti.

Il timpano, che verso la fine del XV secolo venne demolito per meglio consolidare una cappella interna, è stato pur esso genialmente ricostruito. Vennero riaperte le grandi bifore laterali ad archi acuti trilobati, e si provvide a restaurare completamente il portale, piccolo gioiello che si apre poco discosto dal prospetto, sul fianco meridionale della chiesa.

(fot. Alinari)
PARTICOLARE DEL GONFALONE DI SAN BERNARDINO, DEL BONFIGLI.

⁂

La facciata si presenta ora come inquadrata da due grandi piloni laterali che danno maggior risalto alle linee architettoniche, incorniciando felicemente in un sol tutto le varie zone di ripartizione e di corrispondenti disegni variati. La simmetria delle sue linee e la ricca, delicata decorazione a colori procurano così un vero godimento estetico.

Piccole nicchie ed archi prettamente romanici, disposti ai lati di un vago portale, si alternano, nella parte inferiore, con vari ordini di specchi a tre lobi e di rondelle, il cui colore va gradatamente assumendo una tinta sempre più leggera a mano a mano che si procede verso l'alto.

Il portale, limitato da anti e da svelte colonnine, è coronato da una lunetta a tutto sesto, con rosa centrale. Su di esso si apre l'edicola centrale, ad ogiva polilobata, con un affresco del pittore Ellero che ritrae *San Francesco sulla Verna* nell'atto di ricevere le sacre stimmate. Ai lati si svolge un triplice ordine di graziose formelline a quattro lobi, di bell'effetto, ed una doppia fila di specchi rettangolari, con intarsi a foggia di rombo.

Superiormente all'edicola corre, per tutta la lunghezza della facciata, una fascia con una iscrizione latina, rammemorante l'avvenuto restauro.

Assai leggiadro il rosone centrale, costituito da una quadruplice fila di triangoli equilateri, a vertici alterni, internamente trilobati. Circoscritto come da una graziosa collana, con incrostature di marmo, esso spicca nella zona superiore della facciata su di un fondo geometricamente ripartito da piastrelle.

Il timpano, in mezzo al quale apresi la snella monofora sormontata da un archetto sagomato, è limitato perimetralmente da una cornice sorretta da piccole mensoline, e, come la zona sottostante, ha pur esso il fondo compartito a mattonelle rosse, con al centro candidi quadrelli di majolica. La decorazione delle due zone o fasce superiori è quasi esclusivamente limitata a tali mattonelle, disposte su molteplici file, ed incorniciate da bianche fasce, motivo caratteristico dell'architettura umbra.

Simile semplicità contrasta in modo gradevole con la ricchezza delle parti inferiore e mediana, che sono un fine lavoro d'intarsio di marmo rosa e verde e di bianco d'Abruzzo.

(*fot. Alinari*)

GALLERIA BORGHESE, ROMA - LA DEPOSIZIONE DALLA CROCE, DI RAFFAELLO.

La tonalità di queste ultime zone è certo più viva, ma nondimeno, lungi dall'offendere, essa allieta lo sguardo, armonizzando in modo perfetto con la tecnica policroma della bella facciata.

Nel complesso tale gamma di sfumature cromatiche è una vera gioia degli occhi e dell'anima, e conferisce alla facciata un leggiadro aspetto, pienamente confacente con lo sfondo magnifico della campagna umbra, che tutto incornicia d'intorno.

L'effetto è quanto mai suggestivo, specie nell'ora sublime del tramonto, allorquando il sole trae gli ultimi fulgidi riverberi da sì vaga pompa di colori.

Il ripristino artistico è insomma un lavoro di squisita fattura, ricco, senza riuscirne sovraccarico, di delicata ornamentazione — e presenta infine una così accurata unità di proporzioni e un'euritmia di struttura proprie delle migliori concezioni artistiche, sì che a tale mirabile opera di restauro ben si potrebbe addire il motto oraziano:

« Bona jam peractis jungite fata ».

AUGUSTO MICHELESI.

LA PASQUA DEL TOURING

GRANDE ESCURSIONE POPOLARE NEL GOLFO DI NAPOLI

22-28 Marzo 1932 - X

Una gita a Napoli? Qualcuno potrà forse stupirsi per questa iniziativa che sembra contrastare con la tendenza del Touring a indirizzare le proprie carovane verso località poco note o mal raggiungibili con mezzi individuali. Non può dirsi invero che Napoli sia nè da scoprire nè da raggiungere con mezzi eccezionali; e se molti trascinano d'anno in anno il proposito di visitare la splendente metropoli del Mezzogiorno, non mancano coloro che questo desiderio han già potuto esaudire per proprio conto. Ma la gita del Touring ha valore anche per questi turisti più fortunati. Basta infatti che la loro visita risalga a qualche anno fa perchè l'impressione che possono averne ritratta sia suscettibile di un felice aggiornamento.

Pur non avendo nulla perduto del suo fascino antico, nel paesaggio, nell'arte, nel costume, nel divino privilegio del canto, Napoli, sotto l'impulso vivificatore del Fascismo, s'è arricchita di opere nuove, ha visto trasformarsi radicalmente intieri rioni, aprirsi al traffico nuove arterie, scoprirsi nuovi punti panoramici, attivarsi mezzi modernissimi di comunicazione, dalla metropolitana alla funicolare, e palazzi, gallerie, viali, giardini, sorgere come per incanto in un'atmosfera di luminosa modernità.

Nè minori sono gli aspetti del rinnovamento nei dintorni, e basta ricordare, tra le maggiori opere, l'autostrada Napoli-Pompei e gli scavi di Ercolano. Non è dunque senza ragione che il Touring organizza questa escursione napoletana nell'anno che segna il decennale della Marcia su Roma; escursione a carattere prevalentemente ferroviario e che, posta cronologicamente tra la crociera navale dello scorso anno e quella aerea del prossimo maggio, (di cui si parla più avanti in questo stesso fascicolo), viene ad occupare un posto significativo.

Lo slancio con cui la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato è venuta incontro al nostro disegno, dandoci ancora una volta una prova lusinghiera di riconoscimento e di collaborazione, ci ha consentito di organizzare questa manifestazione in guisa tale che non potrà mancarle il gradimento dei Soci.

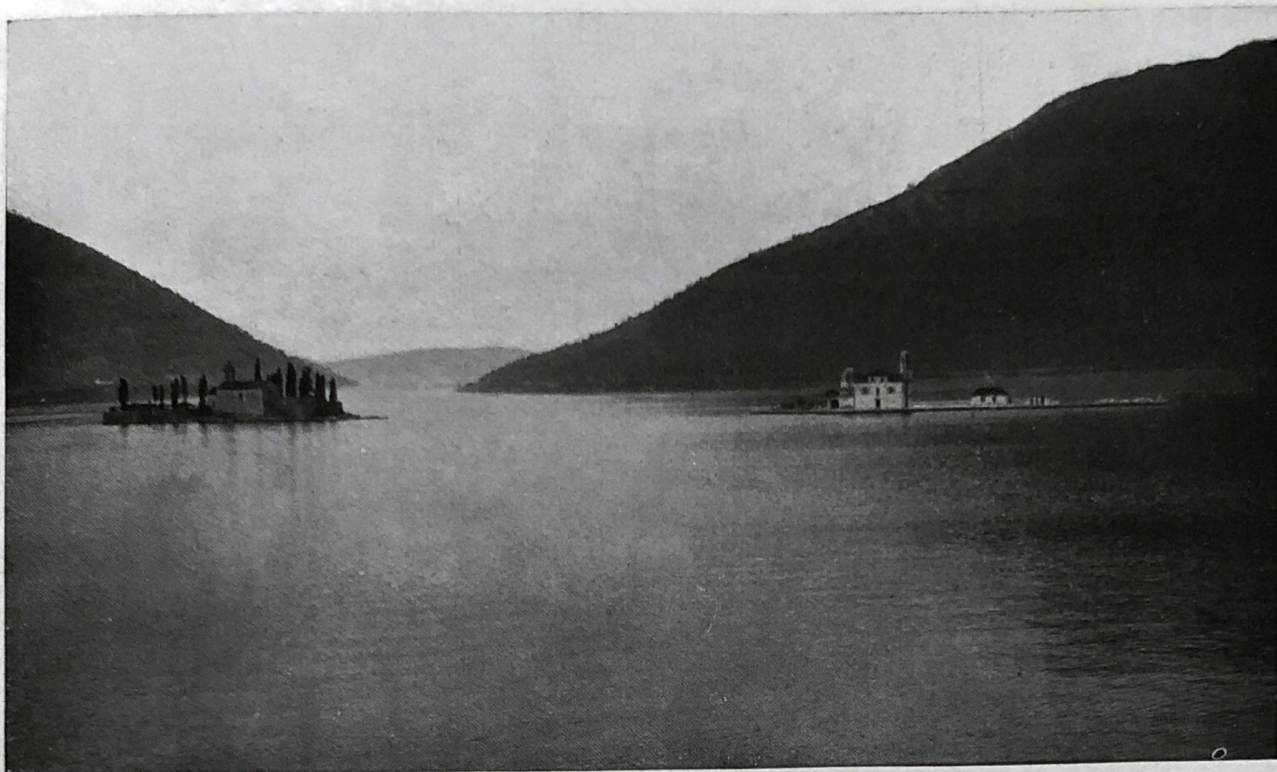
È stato messo infatti a nostra disposizione un treno speciale, nel quale tutti i gitanti avranno assicurato il loro posto. Inoltre, coloro che abitano fuori di Milano potranno fruire dello sconto del 70 %, in un raggio di 150 chilometri, per raggiungere Milano dal luogo di residenza e viceversa. Il treno sarà fornito di una vettura ristorante che farà servizio di bibite, brodo, caffè, ecc.; il che costituisce un conforto e diversivo insieme che non mancherà di essere apprezzato, data specialmente la lunghezza del percorso.

Alle stazioni di Piacenza, Parma, Modena, Reggio, Bologna, Firenze, il treno potrà ricevere altri gitanti; ma più in là nessuno potrà aggiungersi alla carovana, la quale conserverà così un simpatico carattere di rappresentanza del Nord inviata a salutare con fraterno cuore il Mezzogiorno d'Italia.

La partenza da Milano avrà luogo alle 8 del 22 marzo, e l'arrivo a Napoli alle 22 dello stesso giorno. Le giornate successive, dal 23 al 27 marzo, verranno dedicate alla visita della città e dei dintorni secondo il programma pubblicato nella rubrica della « Vita del Touring », in questo stesso fascicolo.

Tale programma comprende, come può vedersi, quanto di più attraente e significativo offre la terra Partenopea: dagli incanti del panorama alla gloria dei monumenti, al gaio colore della vita popolana, alle grandiose opere nuove, alle suggestive vestigia di Pompei, alle località più celebrate come Capri e la Grotta Azzurra, Sorrento, Amalfi, Pozzuoli. Nè mancherà la suggestiva gita sul Vesuvio.

Salutando Napoli, la mattina del 28 marzo, per riprendere la via del ritorno, i gitanti sentiranno di recar seco insieme con tante visioni di bellezza, la serena persuasione che se l'unità politica d'Italia è vecchia di decenni, quella spirituale si rafforza nel nostro tempo.

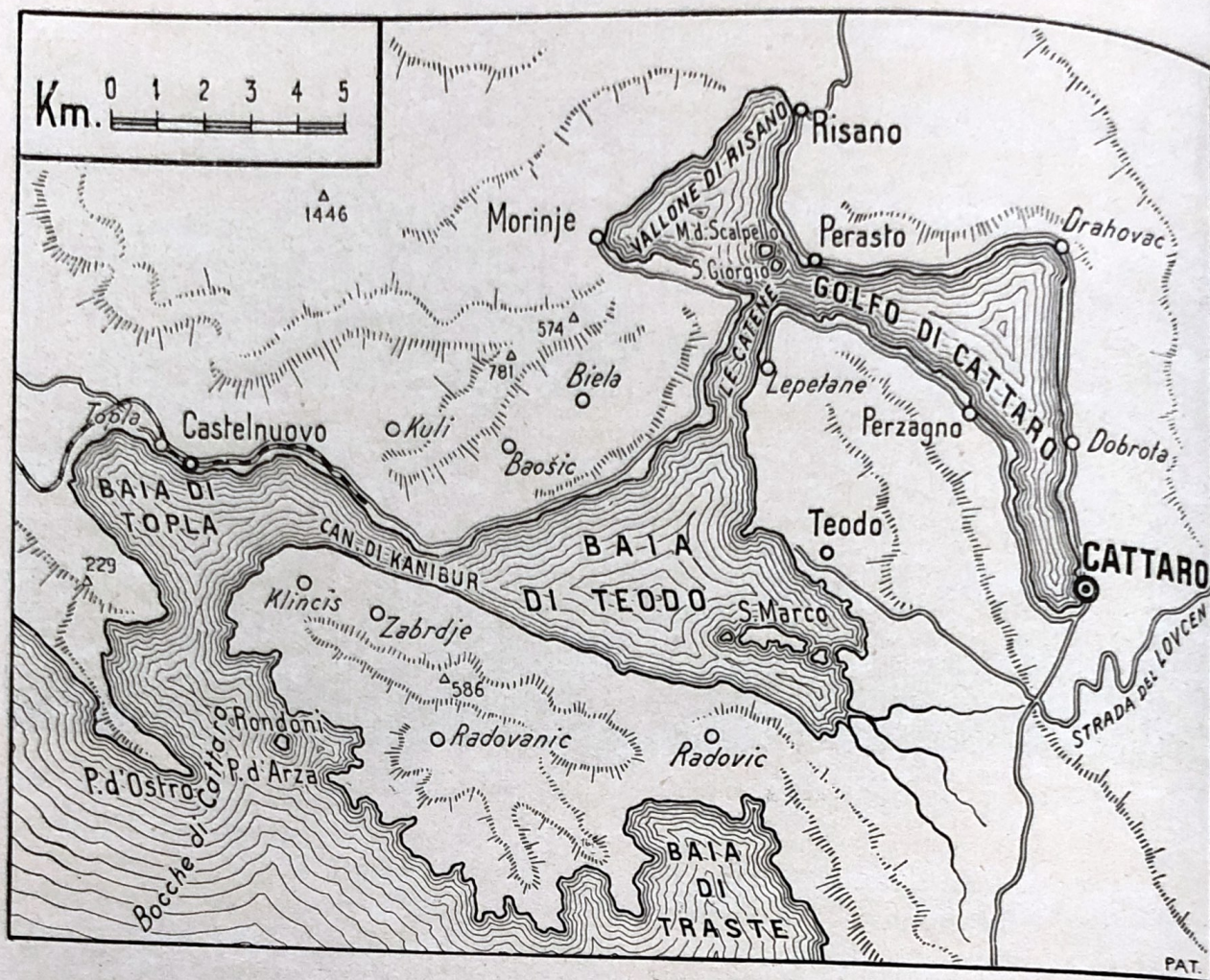
Questa Pasqua del Touring avrà veramente l'incanto della primavera e lo spirito della resurrezione.

BOCCHE DI CATTARO - LE DUE ISOLETTE DI S. GIORGIO E DI S. MARIA DELLO SCALPELLO, NELLA RIDENTE BAIA DI RISANO.

SULLE ORME DEL LEONE DI S. MARCO

LE BOCCHE DI CATTARO

Le Bocche di Cattaro, quest'imponente e magnifica rientranza della costa, materiata di strozzature e di ampi bacini, che si apre sul nostro Adriatico, è veramente uno dei più impressionanti spettacoli che le bizzarrie delle vicende cosmogoniche possano offrire all'ammirazione degli uomini.

Qui sei nel mondo del sogno e dell'irreale, ed addentrandoti nel groviglio degli stretti angusti, dei minuscoli bacini e nelle ampie e luminose baie, tra i cento candidi paesini allineati sulle rive e le isolette pittoresche, non sai più dove ti trovi: ti sembra di ammirare uno dei più scintillanti laghi lombardi eppoi ti accorgi di essere invece in presenza di un complicato « fiordo » scandinavo capitato non si sa come in pieno Adriatico. Però, a differenza di quelli nordici, questo « fiordo » meridionale ha sulle sue rive che s'avanzano fin nel cuore della Dalmazia vegetazione lussureggiante, boschi di aranceti e di ulivi, fiorenti vigneti, alberi di melagrani e palmizi. Tutto intorno s'elevano, come una fantastica cornice a questo paesaggio d'eccezione, possenti montagne che serrano davvicino i bacini maggiori delle Bocche, chiamati di Topla, di Teodo, di Risino e di Cattaro. E sulle rive, tra i bianchi villaggi, le ville e le villette, grigi fortilizi antichi e moderni mostrano la loro rude faccia. Presso di essi non è raro veder passeggiare delle sentinelle.

Le Bocche si può dire che siano tutte una immensa munitissima fortezza. Ed infatti esse furono uno dei più possenti baluardi della dominatrice Venezia, posto in pieno Adriatico a guardare ed a difendere quelle vie commerciali d'Oriente che oggi l'Italia rinnovata è tornata a battere vittoriosamente. Anche durante l'ultima guerra le Bocche ebbero più volte l'onore di essere ricordate nei Bollettini del Comando Supremo italiano e di quello austriaco perchè in questo intrico di sporgenze e di rientranze s'asserragliò per mesi e mesi, guardata e protetta da complicate fila di reti e da migliaia di torpedini e di mine, gran parte della flotta austriaca, la quale solo di tanto

CARTINA SCHEMATICA DELLE BOCCHE DI CATTARO.

in tanto mandava fuori qualche leggero naviglio a tentare l'insidia contro le navi italiane che attendevano al varco.

Su Cattaro e sulle sue fortificazioni si svolse, nell'ottobre del 1918, poco prima del termine del conflitto, una delle più memorande azioni di bombardamento della nostra armata aerea, guidata personalmente da Gabriele d'Annunzio. In una notte nella quale la luna splendeva nel cielo limpido, diecine di velivoli italiani partivano dal campo pugliese di Gioia del Colle, e volando ad alta quota attraversavano l'Adriatico e poscia giungevano sulle Bocche mentre i riflettori austriaci s'accendevano improvvisamente ad esplorare ed a cercare con ansia il nemico arrivato di sorpresa. Il cielo fu tutto intersecato dai micidiali Caproni e tonnellate di bombe furono gittate sugli obbiettivi stabiliti portando il terrore e la distruzione sulle stazioni di siluranti, di sottomarini e di idrovolanti allineate lungo il Canale di Kumbur e nella baia di Teodo, mentre le coste s'illuminavano di grandi vampate e rosseggiando fumavano i depositi incendiati di nafta e di benzina. L'alba del 7 ottobre ritrovò tutti gli apparecchi italiani perfettamente incolumi, sul campo di partenza.

Ma fu anche famoso, durante la guerra, il nome del monte Lovcen, che prima della conquista del Montenegro da parte delle armate austro-tedesche, con le sue possenti batterie costituiva l'incubo delle corazzate austriache ancorate nella sottostante base navale di Cattaro.

I Veneziani, come dimostrano i forti ed i bastioni che furono da essi costruiti in ogni angolo del « fiordo » adriatico, ben apprezzavano il valore militare delle Bocche e qui avevano uno dei più saldi appoggi al loro dominio. E dalle regioni di Cattaro provenivano i più devoti difensori della Serenissima, gli Schiavoni ai quali Venezia volle intitolare una delle sue principali arterie. Popolo fedelissimo quello delle bocche di Cattaro che nel 1797 si rifiutò di riconoscere l'infausto trattato di Campoformio, il quale decretava la fine della gloriosa Repubblica dei Dogi e

BOCCHE DI CATTARO DANZA POPOLARE CON SFOGGIO DEI PITTORESCHI COSTUMI LOCALI.

per dieci anni combattè contro Austriaci, Russi e Francesi in difesa del suo territorio, in una esasperante guerriglia che ebbe anche dei momenti veramente epici. Ma ad uno ad uno i paesi rivieraschi dovettero cedere ed arrendersi allo straniero.

Ultimo a cadere fu il comune di Perasto che si scorge sulla Stretta delle Catene, prima di entrare nell'ultima baia delle Bocche. Qui il 22 agosto del 1797 avvenne la commovente scena della resa. Il comandante della fortezza, che era un dalmata, dopo aver consegnato al generale austriaco la piazza, prese il Gonfalone di Venezia e lo portò nella chiesa del paese seguito da tutta la popolazione. E nel tempio, con il singhiozzo in gola e levando in alto quello che ormai non era più che un glorioso cimelio, disse nel suo armonioso dialetto:

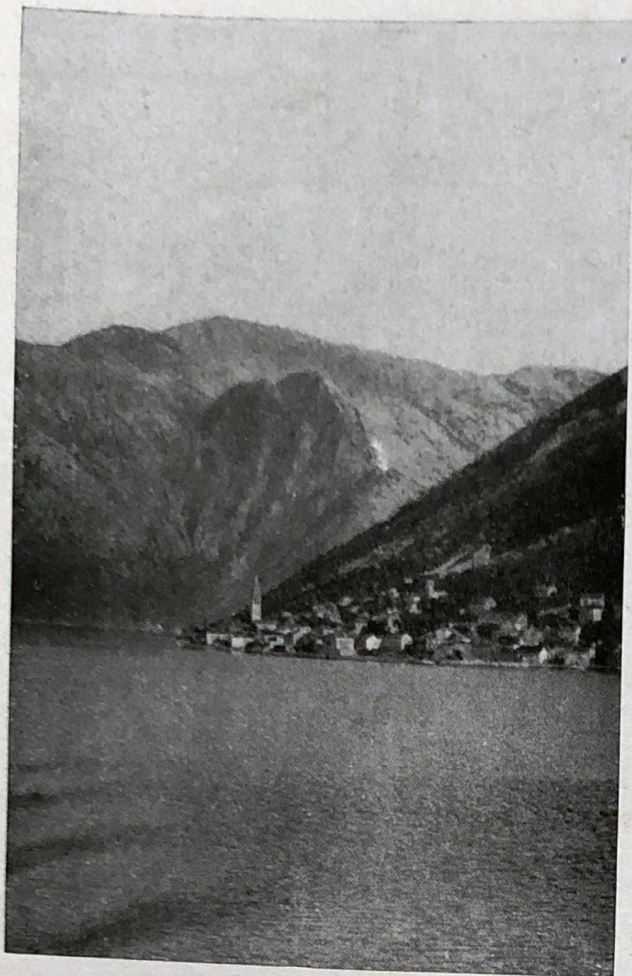
« *Per trecentosettantasette anni la nostra fede, el nostro valor t' à sempre custodìo per terra e per mar dove t'à chiamà i to nemici: per trecentosettantasette anni le nostre sostanze, el nostro sangue, le nostre vite xe stade sempre per ti e felicissimi s'avemo reputà: per trecentosettantasette anni ti con nu e nu con ti semo stati sempre illustri, sempre vittoriosi. Nissuno con ti n'à visto fugir, nissuno con ti n'ha visto vinti!* ».

E concludeva così, il nobile dalmata, la sua commossa orazione:

« *Zacché non ne resta altro por ti, el nostro cor sia l'onoratissima to sepoltura e el più grande elogio, el vero, le nostre lagrime* ».

CATTARO
LA PORTA MARINA, COL LEONE VENETO

Poi piangendo, mentre tutti gli astanti lacrimavano con lui, piegò religiosamente il gonfalone, lo rinchiuse in una cassetta ed andò a seppellirlo sotto l'altar maggiore, come una santa reliquia. Perasto, insieme ad alcuni paesini della bresciana Val Trompia, fu l'ultimo ad ammainare il vessillo di San Marco.

Abbiamo detto che le Bocche di Cattaro sono uno dei più avvincenti spettacoli recati da quell'artista d'eccezione che è la Natura. La loro suggestiva bellezza s'afferma fin dall' ingresso nel

BOCCHE DI CATTARO - VEDUTA DI PERASTO, LA NOBILE CITTADINA VENEZIANA CHE DOPO CAMPOFORMIO SEPPELLÌ IL GONFALONE DI S. MARCO SOTTO L'ALTAR MAGGIORE DELLA CHIESA, TRA IL PIANTO DI TUTTO IL POPOLO.

grandioso « fiordo » adriatico ove i forti di Punta d'Ostro e di Punta d'Arza si protendono minacciosi sul mare, a cavallo di due sottili lingue di terra disposte a tenaglia come a serrar l'imbocco. Essi dovevano rappresentare per gli incauti invasori una ben temibile avvisaglia degli ostacoli e delle offese che avrebbero trovato in seguito sul loro cammino se si fossero arrischiati a proseguire.

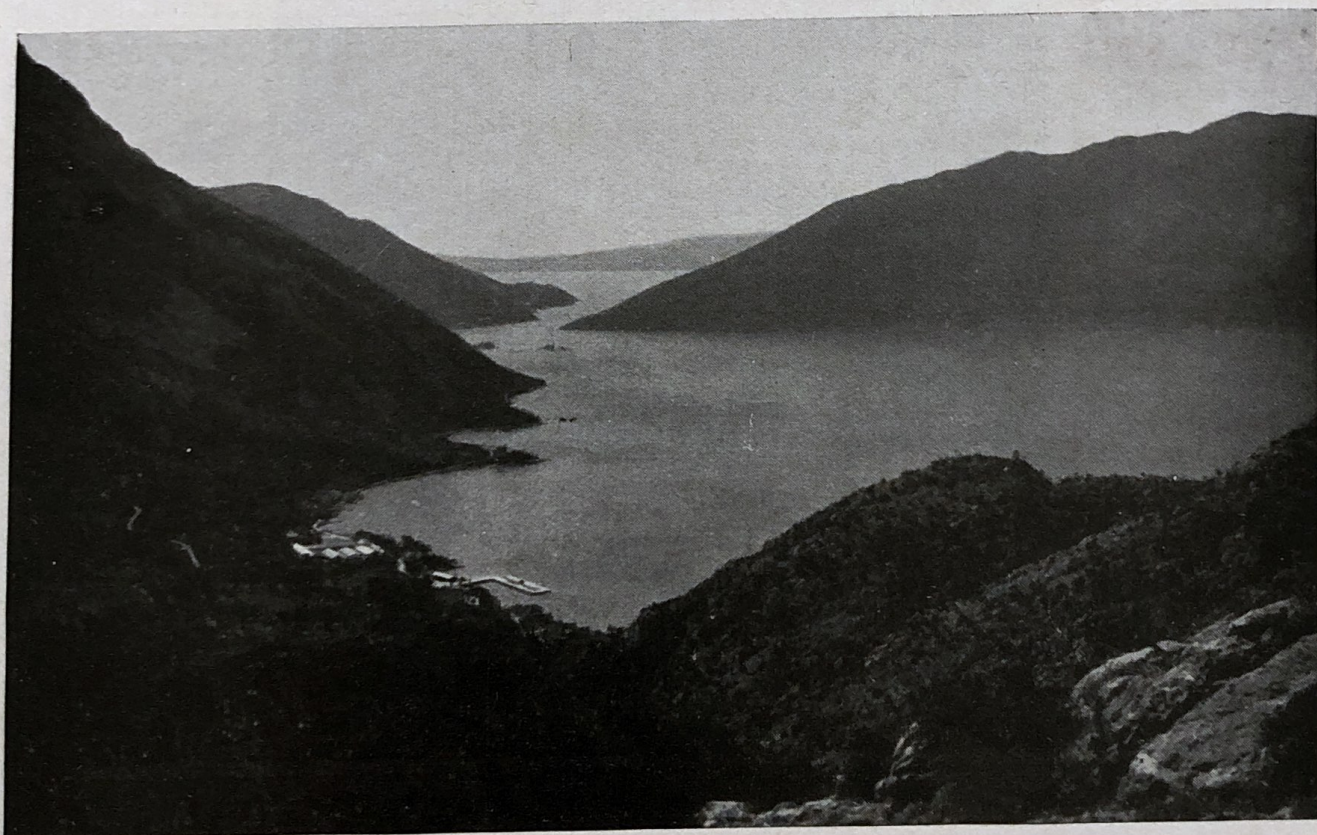
Poi, appena passata questa prima strozzatura, le rive si allargano quasi a semicerchio, frastagliate da insenature e da minuscoli golfi sui quali è una catena quasi ininterrotta di piccoli paesi e di case ed anche di casematte e di torrioni.

« LE CATENE », IL PUNTO PIÙ STRETTO DELLE BOCCHE DI CATTARO.

Una nuova strozzatura vien dopo, fronteggiata da Castelnuovo, una ridente cittadina posta tra la baia di Topla che è a sinistra di chi entra ed il Canale di Kanibur che è a destra. Castelnuovo ha il suo bravo castello veneziano, con le mura coperte di edera. Da qui le batterie austriache bombardarono durante la guerra una parte della flotta austriaca che dopo essersi ammutinata s'avviava verso l'uscita per arrendersi forse agli Italiani e la costrinsero alla resa. I capi dell'insurrezione, secondo la legge di guerra, furono fucilati.

Ed ecco, continuando il cammino, il Canale di Kanibur e la vasta baia di Teodo, anch'essa fiorentissima lungo le rive e le quinte collinose che la circondano. In questo ampio e luminoso bacino, che è il più vasto delle Bocche, v'è il grande arsenale ex-austriaco presso il quale quasi sempre si possono vedere attraccate navi da guerra jugoslave. Vi si nota pure un grande idroscalo militare, ereditato, come tutte le fortificazioni esistenti, dall' Austria, con cinque o sei « hangars », caserme e installazioni di riflettori e di cannoni. Lo spettacolo continua magnifico tra le sponde scintillanti di verzura, le quali debbono essere particolarmente fertili a giudicare dalle rigogliose coltivazioni che le coprono. Scendono dolcemente, con leggeri declivi, verso il mare sul quale s'aprono porticcioli per il ricovero delle barche dei pescatori; sul leggiadro scenario di esse compaiono improvvisamente, quando le cime dei colli più prossimi lo consentono, il Lovcen e le altre rudi giogaie del Montenegro, sui cui fianchi s'iner-

BOCCHE DI CATTARO - LA «STELLA D'ITALIA» DELLA «COSULICH» DAVANTI A PERASTO. SI VEDONO CHIARAMENTE LE DUE PITTORESCHE ISOLE DI S. GIORGIO E DI S. MARIA DELLO SCALPELLO.

pica con audaci serpentine che debbono dare, specialmente di notte, paurosi brividi agli automobilisti che le percorrono, la strada che da Cattaro conduce a Cettigne.

UNA ISTRUTTIVA VEDUTA DEL GOLFO DI CATTARO.

Dopo la baia di Teodo un'altra meraviglia si presenta: le sponde, da dolci che erano, subitamente divengono ripide e si restringono scendendo quasi a picco sul mare: è il passo delle Catene che gli Austriaci avevano, nella recente guerra, sbarrato nella guisa più complicata, ed ove i Veneziani, assai prima di loro, avevano disteso salde barriere di ferro per impedire alle navi barbaresche di entrare nel cuore delle Bocche, costituito dalla baia sulla quale sorge Cattaro.

Sboccando dalle Catene, la visione diviene addirittura impressionante; afferra l'animo e lo commuove per la sua incomparabile bellezza. Ecco a sinistra la baia ridentissima di Risano che per le sue isolette avrebbe un aspetto quasi lagunare se non ci fossero in fondo i colli a ricordarci che ci troviamo in presenza di una terra rocciosa; al centro di essa si scorgono due graziosissimi scogli coperti da ciuffi di cipressi e di pini di Aleppo. Sono la piccola isola di San Giorgio e quella di Santa Maria dello Scalpello col rinomato Santuario, mèta di affollati pellegrinaggi, che fu inalzato, mattone per mattone, dalla pietà dei fedeli. Si mostra al visitatore l'eroica e fedele Perasto e poi, volgendo lo sguardo a nord-ovest, si scorge l'ultimo vasto bacino di questo mirabile labirinto di strozzature e di baie.

CATTARO, VEDUTA DALL'ALTO.

È certamente questo il « numero » più suggestivo della fantastica visione che per tre ore di navigazione ti porta ad ammirare un'eccezionale succedersi di paesaggi l'uno più grazioso e sorprendente dell'altro: ad ogni bacino e ad ogni strettoia tu credi che tutto sia finito ed ecco che invece uno spettacolo ancor più meraviglioso è riserbato alla tua ammirazione.

Cattaro, vista da chi viene dal mare, ha l'aspetto d'una ferrigna fortezza che ai tempi in cui Venezia dominava queste terre dalmatiche doveva essere imprendibile e terribilmente potente. Le mura, i bastioni, le torri, le casamatte di San Marco sono tuttora in piedi minacciose. Sulle case e sulle chiese della città la montagna sale imperiosa, orrida ed aspra dal mare verso le cime del gruppo montano del Lovcen al quale è magnificamente appropriato il suo nome che in italiano significa « Monte del Leone ». Ed invero queste montagne, con le loro audaci vette e le pareti ripide e nude, sono d'una fierezza leonina.

Sopra la città la costa è rotta da due profondi valloni i quali sembrano tagliati con l'accetta nella roccia viva; tra l'uno e l'altro di essi scende precipite un pendio sormontato ai lati da due dentati crestoni a zig-

(fot. «Argus»)

CATTARO - VEDUTA PARZIALE DEL PAESE CON I PODEROSI BASTIONI VENEZIANI.

zag che verso la città s'allargano quasi ad abbracciarla e si restringono poi come una morsa quando giungono in vicinanza del mare.

Sul crinale delle creste s'inerpicano senza interruzione le fortificazioni veneziane seguendo fedelmente tutte le sporgenze e le rientranze del terreno. È così una fierissima fascia di grigie e nude muraglie che circonda Cattaro e le conferisce un aspetto di formidabile campo trincerato, il quale, come se non fosse sufficiente l'arcigna corona di forti, è anche completato in alto dal Castello di San Giovanni che domina da gran signore la città e le prime svolte delle strade che salgono verso i monti.

Si comprende facilmente come di fronte ad un così imponente e rude apparato di forza ogni attacco che venisse dalla terra e dal mare avrebbe dovuto fatalmente infrangersi e come i Veneziani si sentissero a Cattaro sicuri quasi quanto a casa loro.

(fot. Borroni)

TRAMONTO SULLE BOCCHE DI CATTARO.

Tra queste mura superbe, che incutono tuttora rispetto e timore, giace la città col suo porto, con le case, le chiese e quei palazzi medioevali che fino a qualche anno addietro portavano orgogliosamente sulle loro facciate le gloriose effigi del leone di San Marco, oggi spietatamente scalpellate nell'inane tentativo di cancellare il ricordo e le tracce di una civiltà vigorosa e splendente e di un dominio che è durato quattro secoli.

Il magnifico giro è terminato. Ma giunti al termine di esso non si può non constatare come lo Stato che oggi detiene le terre dalmate nulla abbia fatto per valorizzare turisticamente, neppure in modo embrionale, un così cospicuo tesoro. E si pensa con malinconia quanto diverso e più lieto sarebbe stato il destino di queste smaglianti Bocche di Cattaro se esse fossero rimaste in mano nostra.

ALDO BARBARO.

(Fotogr. gentilm. concesse dalla Soc. Cosulich, di Trieste).

I NIDI ARTIFICIALI

QUESTA denominazione può indurre in equivoco e vuole un chiarimento: nidi artificiali, a rigor di logica, non ne dovrebbero esistere. Madre natura ha insegnato a tutti gli uccelli a costruirsi da sè il loro nido; e in modo così meraviglioso, con sì mirabile intuito delle località e delle circostanze più appropriate ai bisogni, che nessun artificio può, nè potrà mai eguagliare.

L'idea quindi di venir in ausilio agli uccelli aiutandoli a costruirsi il nido potrebbe lasciar credere a una di quelle trovate, frutto di un malato sentimentalismo che, fatalmente condannate al ridicolo, nuocciono anzichè giovare alle cause che intendono servire.

Ma il mirabile equilibrio sul quale poggia l'economia generale della natura è gravemente turbato: l'uomo va sempre più sfruttando la terra; le bonifiche, gli sboscamenti, l'estendersi degli abitati, anche a prescindere da altre meno convincenti necessità, hanno tolto agli uccelli altrettante zone naturali di rifugio, vanno sempre più limitando la loro possibilità d'esistenza rompendo, a tutto danno dell'agricoltura, un equilibrio esistente fra gli insetti nocivi alla medesima e gli uccelli, loro attivissimi distruttori. L'idea quindi di venire in aiuto a certe specie d'insettivori, con mezzi che l'esperienza ha suggerito adatti alla bisogna, ancor prima che da una ragione sentimentale, è scaturita da una necessità di ordine economico: la difesa dell'agricoltura.

« Quando non vi saranno più uccelli — scrive un entomologo illustre, Enrico Fabre, — l'insetto sarà il padrone della terra e la fame batterà alle nostre porte ».

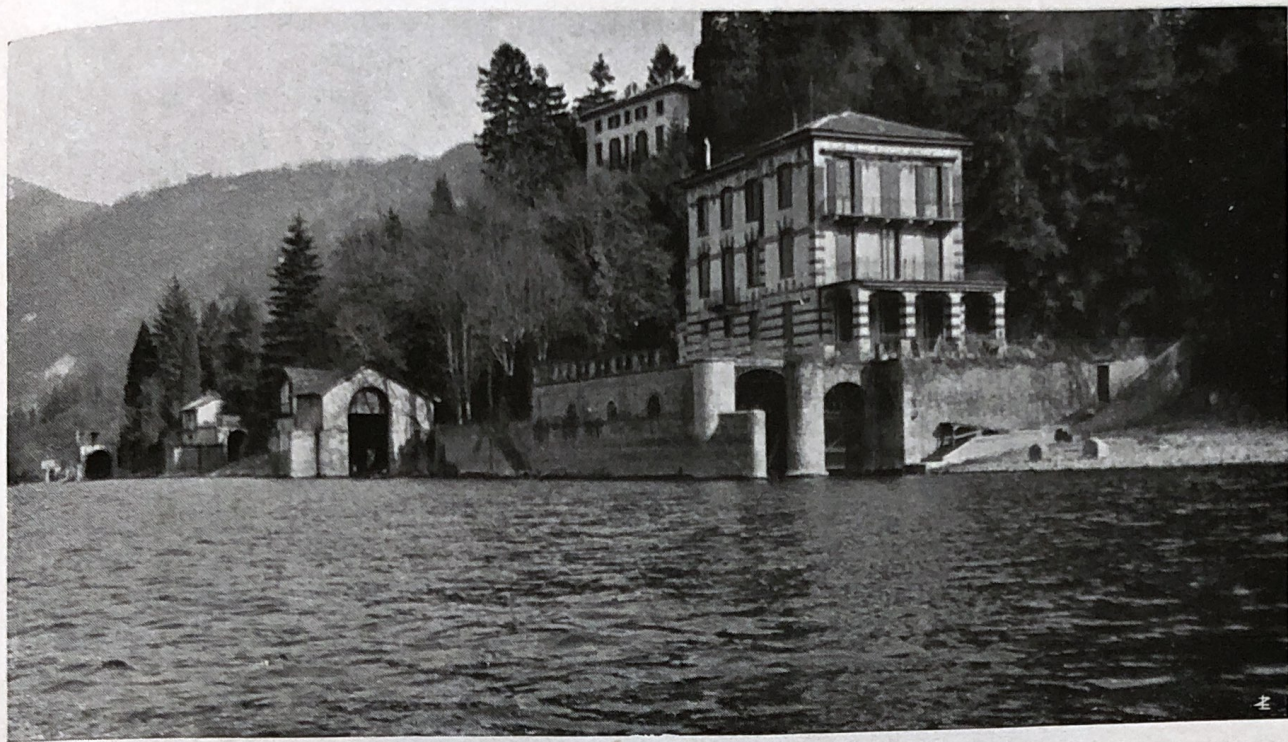
A parte ogni esagerazione, la diminuzione dell'avifauna in quest'ultimi vent'anni è un fatto notorio e impressionante; tanto più impressionante in quanto coi progressi conseguiti dall'agricoltura e con l'estendersi delle monocolture, gl'insetti nocivi trovano un terreno favorevole come non mai per crescere e moltiplicarsi. Gli agricoltori sanno per triste esperienza come milioni e milioni di prodotti agricoli vengano annualmente divorati da acrididi, afidi, bruchi nudi e pelosi, cavallette, coccinigli e, cerambici, grilli, grilli talpe, gorgoglioni, maggiolini, nottuelle, ecc. ecc.

I mezzi meccanici e chimici ai quali si ricorre per combattere le miriadi devastatrici
costituiscono una spesa ingente che grava sul
bilancio dell'agricoltore, spesso senza risultati
apprezzabili, talvolta con risultati negativi,
perchè l'uso di certi insetticidi arsenicali co-
sparsi con gli aerei, per esempio, può costi-
tuire un'arma a doppio taglio, esiziale per gli
animali domestici ancor prima che per i pa-
rassiti delle piante. Quali risultati pratici si
sono ottenuti, per esempio, dai costosi tenta-
tivi di avvelenamento della perniciosissima
mosca olearia che in certi anni ha distrutto
i due terzi del nostro raccolto di olive? Nulli;
o quasi.

Per molti insetti poi, come la cetoniella, il
balanino delle nocciuole, l'autonomo del me-
lo e del pero, l'elaterio dei cereali, il gremai-
gnolo, il maggiolino, la melotonta della vi-
te, e cento altri, la difesa si riduce alla raccol-
ta manuale delle larve; quasi fosse pratica-
mente possibile mondare tutte le foglie ad
una ad una, ficcare lo sguardo e le unghie
sotto la scorza degli alberi dalla cima al pe-
dagno, o tra le radici e le connessure del ter-
reno! È evidente che un picchio può compie-
re con vantaggio il lavoro di quattro uomini
di buona volontà. Con vantaggio, perchè l'o-
pera del picchio e di tutti gli insettivori è
opera altresì di prevenzione: gli uccelli non
si limitano infatti a distruggere larve ed in-
setti adulti, ma ne divorano avidamente an-
che le uova.

Sotto gli alberi fruttiferi capita quasi sem-
pre di trovare molti frutti caduti perchè ba-
cati e quindi totalmente inutilizzabili. Non
un frutto riesce talvolta a salvarsi dalla baca-
tura. Se l'uovo deposto da una mosca nella
mela, nella pera o nella susina ancora in fio-
re avesse trovato una cincia, una tordella, una
capinera o un beccafico che se lo fosse man-
giato, la devastazione non sarebbe avvenuta.

Analoga constatazione faceva il dottor Luigi Sassi a proposito degli oliveti, dove, verso la fine di maggio, brulicano miriadi di piccole mosche olearie. Queste mosche praticano un foro nelle olive e vi depongono un uovo dal quale nascerà una larva che, dopo aver divorato il frutto, metterà le ali e si trasformerà di nuovo in mosca.

Ogni mosca depone intorno a un centinaio

LA VILLA FLORA A TORNO SUL LAGO DI COMO, NEL PARCO DELLA QUALE È INSTALLATA LA PRIMA STAZIONE ORNITOLOGICA SPERIMENTALE.

di uova, vale a dire guasta un centinaio di frutti. Durante il tempo che il frutto sta sull'albero possono svilupparsi da tre a cinque generazioni di mosche. Ammettendo quindi, per attenerci a un calcolo modesto, che una mosca deponga anche soltanto 50 uova dalle quali nasceranno metà maschi e metà femmine, ci accorgiamo che quella sola mosca, dopo tre generazioni, ha bacato 31.250 olive!

È una constatazione in verità desolante. Per fortuna, a moderare quest'opera devastatrice, esiste la cincia che in molti casi rappresenta la vera salvezza dell'oliveto. Chi non l'ha vista al lavoro non può avere un'idea della sua attività. Essa ispeziona l'olivo dal pedagno alla vetta arrampicandosi su e giù per il tronco, velocissima, non trascurando nemmeno il rovescio delle foglie alle quali si attacca col capo all'ingiù per beccarne uova o larve che vi si trovino attaccate. Nessun contadino può uguagliarla nel suo diligentissimo lavoro. E il contadino la ripaga facendola arrostire in padella.

***

Tutti gli uccelli, del resto — animali ad altissima combustione e bisognosi quindi d'abbondante alimentazione a base di sostanze proteiche — sono grandissimi distruttori di insetti.

Le esperienze fatte pesando con precisione il cibo somministrato alle varie specie rinchiuse in apposite voliere, hanno dimostrato che gli uccelli divorano — in media — insetti, larve ed uova dei medesimi per circa un terzo del loro peso. Molti però, specie tra i passeriformi, superano largamente questa media: così lo scricciolo, che, privato delle penne, pesa soltanto 4 grammi e divora addirittura per il doppio del suo peso; sicchè potrebbe giornalmente divorare intorno a diecimila uova d'insetti. Lo stesso passero, tanto perseguitato, distrugge parecchie centinaia d'insetti al giorno.

Distruggere una nidiata è dunque un magro affare per un contadino. Una padellata d'uccelletti finisce col pagarla a peso d'oro, s'egli tien conto del reddito in carne quasi insignificante che ciascuno di codesti naturali difensori delle sue fatiche può recargli. Infatti, spennato, un usignuolo non gli dà più di 11 grammi di carne, un fringuello intorno a 10, un fanello 9, un codirosso o una pispola 8,5, una bigiarella, un lucherino, un beccafico 7,5, una capinera o una cutrettola 7, un pettirosso o un cardellino 6,5, uno scricciolo 4, una cincia 3,70, un rampichino 2,80, un codibugno 2,62 e un fioraccino soltanto 2 grammi di carne!

Ma gli uccelli — si dice — hanno al loro passivo anche qualche misfatto! È noto che per combattere gli insetti nocivi si cerca di

no e le frutta stanno poco tempo sulla pianta; se gli uccelli non si alimentassero che di questi prodotti, come potrebbero vivere per tutto il resto dell'anno? Per ogni chicco d'uva, per ogni grano di frumento o di lino che l'uccello distrugge, cento altri ne ha salvati. I danni si calcolano dal 2 al 3 per cento in ragione dei benefici. Ma i benefici si dimenticano presto o si è naturalmente indotti a non tenerne conto; specie quando, come nel caso attuale, saltano agli occhi con meno evidenza dei danni.

***

Se gli uccelli, dunque, sono utili all'agricoltura, come ripopolare le campagne in cui il loro canto è andato facendosi sempre più raro?

È il compito che si propone con mezzi diversi il « Comitato per la protezione degli uccelli

UNA CINCIA BIGIA CHE STA PER ENTRARE NEL NIDO ARTIFICIALE PORTANDO UN GROSSO BRUCO AI SUOI PICCOLI.

QUESTO PICCHIO MURATORE CHE STA PER ENTRARE NEL NIDO, PORTANDO UN INSETTO, HA ALLEVATO PER CINQUE ANNI DI SEGUITO LE SUE NIDIATE IN QUESTA CASSETTA.

propagare — sembra con buoni risultati — la diffusione di insetti predatori o entomofagi. Vediamo quanto vi sia di vero in questa affermazione.

Ricerche eseguite all'estero su questo proposito diedero come risultato che gli insettivori si cibano in grande prevalenza di insetti dannosi all'agricoltore. Ma una convincente riprova di tale verità ci doveva essere data recentemente dalle esperienze praticate dal « Comitato per la protezione degli uccelli utili all'agricoltura e per la diffusione dei nidi artificiali ». Aperti i ventrigli di oltre diecimila esemplari comprendenti cento specie, catturati in diverse circostanze di luogo e di tempo, si è trovato che ciascun insettivoro divora 16 elementi utili all'agricoltura, 20 indifferenti e 64 dannosi. È la conferma del resto delle osservazioni che il nostro illustre Giglioli pubblicava quarant'anni or sono. Gli uccelli — dicono i contadini — danneggiano i raccolti. In parte è vero; ma anche qui non bisogna esagerare. Il gra-

QUESTA CINCIA MORA PORTA UN BRUCO AI SUOI PICCOLI, CHE ABITANO UN NIDO ARTIFICIALE GRAZIOSAMENTE ORNATO DI LICHENI.

utili all'agricoltura »; primi, fra questi mezzi, i nidi artificiali e gli apparecchi invernali di alimentazione. Gli esperimenti praticati da questo Comitato hanno dimostrato l'esattezza delle teorie del Wallace intorno alle aree di migrazione. Gli uccelli migrano quando le condizioni locali rendono difficile l'alimentazione e la nidificazione. Questa è la ragione che induce molte specie ad allontanarsi da noi. Cerchiamo di fare in modo ch'esse trovino cibo e ricovero, segnatamente durante il periodo critico dell'inverno, e non se ne andranno.

Il Brehm, per agevolare la nidificazione delle specie insettivore, le quali, come è noto, fanno nidi chiusi, consigliava di lasciare intatte le cavità degli alberi. Il Berlepsch andò più in là: scavò in grossi toppi di legno un foro che riproduceva esattamente il nido che il picchio scava appunto nel tronco degli alberi, col vantaggio per il nido del Berlepsch di essere pulito e sano, mentre quelli naturali sono spesso infestati da muffe e parassiti. L'esperimento riuscì pienamente; i nidi del Berlepsch furono subito abitati.

NIDO PER CINCIE CON POSATOIO (COPERCHIO IN CEMENTO).

NIDO PER STORNO E PICCHIO MAGGIORE.

NIDO PER STORNO E PICCHIO MAGGIORE.

Questo, che fu il primo nido artificiale, venne preso come punto di partenza per una serie di interessantissime esperienze praticate qualche anno fa dal « Comitato per la protezione degli uccelli » ai Giardini Pubblici di Milano, e allargate in seguito con l'istituzione in Milano di un Laboratorio per lo studio dell'alimentazione degli uccelli, e con una prima Stazione Sperimentale istituita nel parco di Villa Flora a Torno, sul lago di Como, cui seguirono varie zone di rifugio costituite in diverse provincie. Il concetto del Berlepsch venne ampliato e perfezionato in relazione alle nostre condizioni locali.

Varie sono le forme dei nidi, vari i materiali impiegati nella loro costruzione e differenti da specie a specie l'amore e l'abilità nel costruirli. Dalle specie che depongono le uova sull'erba o sul nudo terreno (come l'uria, il succiacapre, la quaglia) a quelle che si costruiscono un nido rudimentale, come gran parte dei rapaci, fino ai passeriformi e alle specie di più piccola taglia che fabbricano nidi meravigliosi per finezza e bellezza di costruzione (come il fringuello, il cardellino, l'oriolo o la cincia), la tecnica costruttrice degli uccelli offre varietà e differenze grandissime.

Il nido artificiale non può, si capisce, mettersi in gara con la stragrande varietà dei nidi naturali; esso assimila invece e sintetizza i caratteri principali dei tipi riguardanti le specie più utili all'agricoltura. In relazione a tale criterio si addivenne ad una prima grande divisione fra nidi aperti e nidi chiusi; vale a dire fra i ripari delle specie che nidificano sugli alberi o nei cespugli, all'aperto, con nidi a foggia di tazza, e quelli delle specie che nidificano nel cavo degli alberi o nei buchi dei muri, in nidi chiusi aventi solo un foro di apertura.

Per i primi si ricorse a semplici sistemi di potatura degli alberi, in modo da determinare la formazione di forcelle tra le quali fosse agevole la costruzione del nido, o magari si collocò in luogo il nido artificiale finito. Agli altri, ai nidi chiusi, assai più importanti dei primi perchè propri degli insettivori, cioè delle specie più utili e in più rapida diminuzione, vennero dedicate le maggiori cure.

Al primo nido di picchio furono portate alcune semplificazioni e modificazioni suggerite dall'esperienza. Non mancarono anche i concorsi; ma il tipo meglio rispondente, salvo qualche mutamento esteriore, sembra sia sempre quello arieggiante il nido di picchio.

Anche da noi il successo di questi nidi, che si attaccano a differenti altezze sugli alberi, nei boschi, nei parchi o nei giardini, fu assolutamente pieno. Non soltanto essi vengono abitati volentieri, ma, forse per le migliori condizioni d'abitabilità cui abbiamo accennato, sono preferiti a quelli naturali. Vi sono uccelli che da cinque, sei anni allevano i loro piccoli in questi nidi dimostrando per essi un attaccamento grandissimo.

Un altro mezzo al quale si ricorre per il ripopolamento dell'avifauna, mezzo da riguardarsi come complemento ai nidi artificiali, è quello dell'alimentazione invernale.

Le briciole raccolte sulla tovaglia e largite sul davanzale coperto di neve agli affamati uccelletti che battono ai vetri della finestra, costituiranno per un bel pezzo ancora un tema eccellente per i componimentini di terza elementare; ma nella realtà della vita quei poveri uccelletti abbisognano di ben altro. Bisogna dare agli insettivori alimenti azotati che sostituiscano gli insetti che sono venuti a mancare. Dopo vari esperimenti si è ricorso ad un pastone composto di grasso di cavallo o di montone e di semi oleosi di canapa, di lino o di girasole, il quale viene gradito e sostituisce perfettamente l'alimento naturale.

Con l'inoltrarsi dell'autunno si mette a disposizione degli uccelli tale nutrimento succedaneo. In questo tempo il pastone verrà beccato di quando in quando, per curiosità; solo più tardi, quando l'alimento naturale verrà meno, gli affamati si ricorderanno del nutrimento supplementare e non lasceranno più il luogo che offre loro il cibo ed il nido.

Vari ed ingegnosi sono gli apparecchi per la distribuzione del nutrimento invernale. Alcuni sono foggiati a guisa di una cassetta dalle pareti di vetro entro la quale si mette il pastone; questa cassetta, aperta in basso su di una base sporgente che serve da posatoio, è coperta da un tetto spiovente; in altri esiste nell'interno della cassetta un vaso di vetro, aperto in basso, dal quale il cibo cade vicino al posatoio; altri ancora, che nella forma ricordano una grossa lampada per l'illuminazione stradale, distribuiscono automaticamente il cibo dall'alto.

Ma la foggia, come si può facilmente capire, conta poco; quello che conta è la praticità di funzionamento degli apparecchi; i quali, se impiegati con discernimento, hanno dato dovunque risultati positivi. Efficacia indubbia, a giudicare da quanto si è ottenuto altrove; e non c'è ragione non si debba ottenerlo anche da noi. Gli alati cantori associati dell'uomo nella lotta ch'egli combatte per la vita, torneranno così ad allietare i nostri campi. L'equilibrio biologico turbato in contrasto con le leggi di natura, verrà gradatamente ristabilito e l'uomo, anzichè incosciente distruttore delle riserve che Natura ha messo a sua disposizione, sarà sulla terra il saggio amministratore della vita.

GINO GIULINI.

IL CENTRO DI MILANO VEDUTO DAL VELIVOLO. - SI DISTINGUONO NETTAMENTE TRA GLI EDIFICI PIÙ NOTI: IL DUOMO, LA GALLERIA, IL CASTELLO SFORZESCO, LA CHIESA DI S. CARLO.

LA CROCIERA AEREA DEL T.C.I.

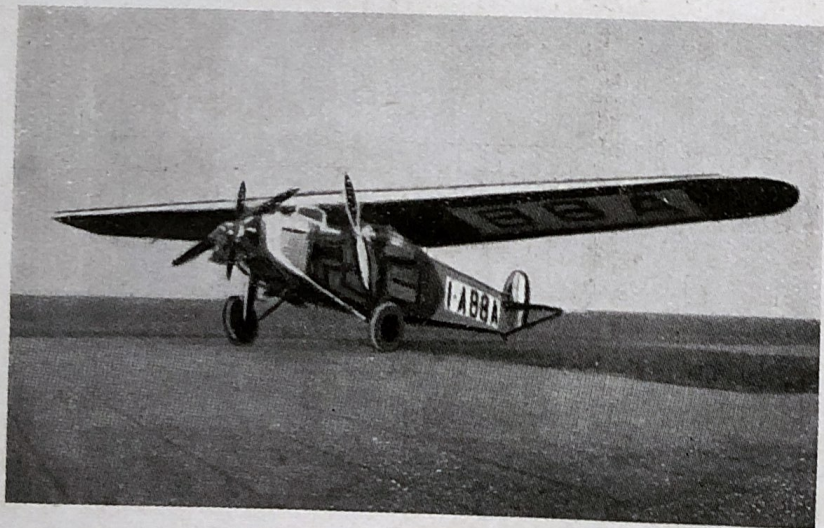
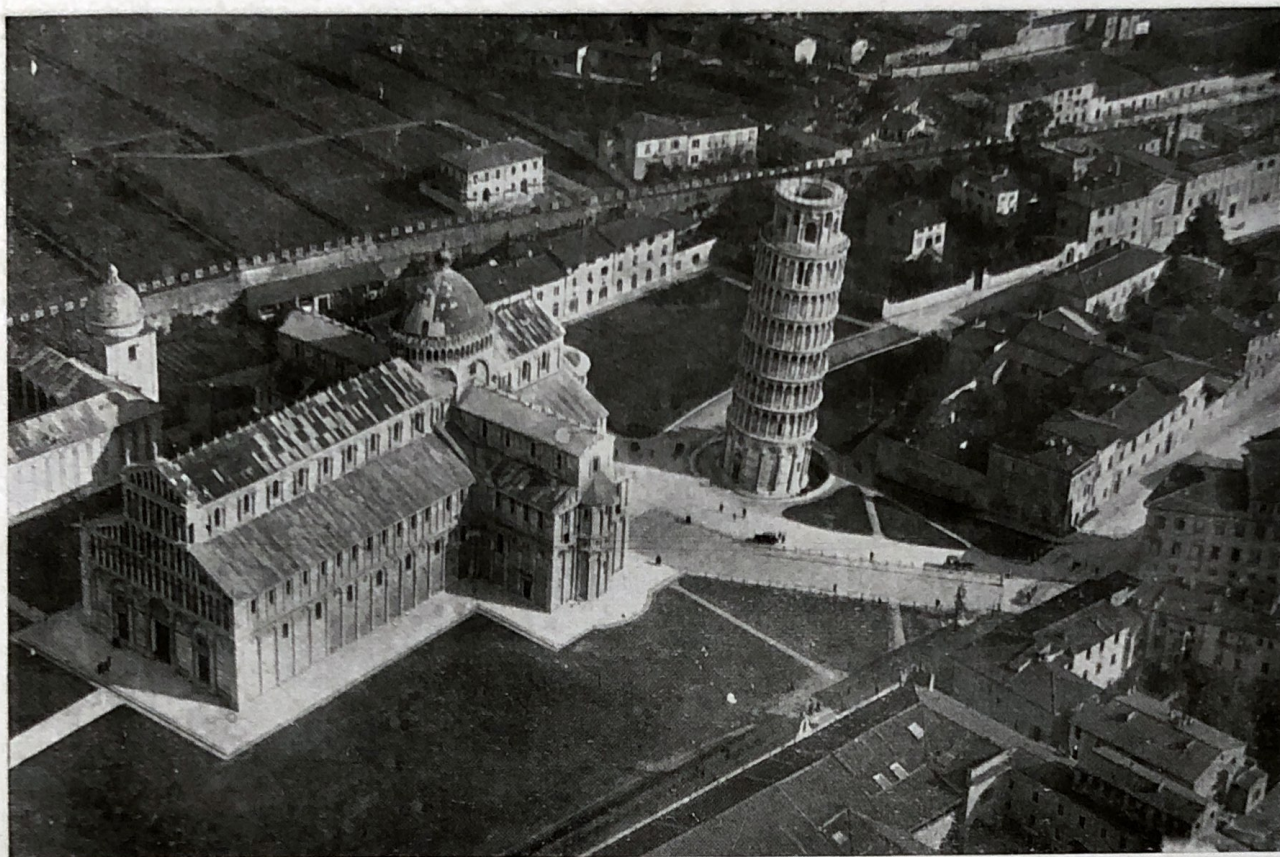
Approfittando di un'occasione felice quale quella della grandiosa manifestazione che l'Armata aerea terrà a Roma il 24 maggio, — stupendo saggio di potenza e di preparazione delle ali italiane in uno storico anniversario, — il Touring Club Italiano organizza una crociera turistico-aviatoria di allettante programma. *È la prima volta che al mondo vien bandito un viaggio del genere*. Poichè, se dappertutto l'aviazione ha progredito in questi ultimi anni con ritmo celerissimo, se le macchine da guerra si sono moltiplicate ed enormemente accresciute di potenza, se i tracciati delle aviolinee civili hanno ormai formato una fitta rete sulle carte dell'Europa, dell'America, dell'Africa e dell'Asia, se il giovane uomo di sport s'è deciso, finalmente, a dedicarsi al volo con la stessa passione con la quale corre a centoquaranta all'ora sulle strade asfaltate, il grande turismo aereo, quello della comitiva numerosa che vuole in pochi giorni veder rapidamente città e panorami, gustar nuove emozioni, adeguarsi alla velocità dei tempi, non è ancora nato.

Il Touring Club Italiano si propone di iniziare brillantemente un nuovo ciclo. Se il grande e glorioso ente prende questa iniziativa, il successo è sicuro e una nuova forma di attività turistica è indiscutibilmente lanciata. Altri tentò, in Italia e fuori, qualche anno addietro, la prova, in piccola scala e timidamente. L'esito non fu confortante, nè ci fu sèguito. Le ragioni? Una sola. Esperimento fuori tempo. Il Touring Club Italiano non può temere insuccesso. Esso è, per così dire, impastato di spirito realizzatore e di senso della tempestività. Oggi si è maturi, in Italia, per le crociere turistico-aviatorie. Basta adeguare la prima prova al grado odierno di coscienza aeronautica della massa. Come in ogni debutto non si debbono mai affrontare soverchie difficoltà; l'itinerario deve essere stuzzi-

UNA VEDUTA A VOLO D'UCCELLO DEL PORTO INTERNO DI GENOVA.

cante ma non arduo, bellissimo ma senza incognite, sufficientemente lungo ma non affaticante.

Il generale Balbo, capo ardente delle ali di guerra e convinto assertore delle possibilità civili dell'aviazione, ha sentito subito l'importanza dell'iniziativa presa dal Touring e ne ha confortato i dirigenti col suo appoggio illimitato. Ancora una volta il grande ente italiano si è messo all'opera per segnare nuove vie.

Quale l'itinerario della crociera? Da Milano - Taliedo, l'aeroporto civile ambrosiano, partiranno il 23 maggio mattina quattro grandi trimotori di linea, recanti a bordo i crocieristi milanesi, una trentina data la capacità degli apparecchi. Bisogna subito dire che se, come è possibile, le iscrizioni supereranno il primo preventivo, il numero dei velivoli potrà essere facilmente anche raddoppiato. La pattuglia, sorvolata la piana fino all'Appennino, non avrà che da salire a quota relativamente modesta per scavalcare i Giovi e per ridiscendere nel tepore del cielo genovese. Dal porto della Superba, al sopraggiungere dei trimotori, s'alzeranno alla loro volta quattro idrovolanti civili con quei crocieristi che da Genova vorranno partire. E lo stormo dei grandi velivoli terrestri

UNO DEGLI APPARECCHI CHE VERRANNO ADIBITI ALLA CROCIERA AEREA DEL T. C. I.

IL DUOMO, IL BATTISTERO E LA TORRE PENDENTE DI PISA IN UNA SUGGESTIVA VISIONE DALL'ALTO.

e marini inizierà unito la sua migrazione verso il sud, lungo quella costa tirrena che, specialmente a primavera, è tutta una gloria di luce, di panorama e di colore.

Ricordiamo che più di una volta, volando appunto da Milano a Roma (e non sulla rotta più breve che passa per la Cisa e dopo aver per breve tempo costeggiato riprende ben entro terra, ma su quella fissata per la crociera del Touring) meravigliammo dinnanzi allo spettacolo che ci si offriva. La Riviera di Levante, così prodigiosamente bella per chi la percorra sulle strade, è divina se osservata dalla quota. È luogo comune dire che un viaggio aereo finisce col diventar monotono. Sfidiamo chiunque abbia quel tanto di amore per la bellezza dei luoghi che non può mancare a un Italiano, ad annoiarsi scendendo in aeroplano da Genova per l'arco della Riviera.

Se il volo è a bassa quota, il panorama assume una vivezza prodigiosa e il controllo della velocità alla quale si procede aumenta la suggestione di un *film* inarrivabile che stia svolgendosi. La spuma è viva, è il respiro del mare e non semplicemente un orlo bianco al turchino del mare e alla roccia che si tinge d'oro. Le città passano sotto la carlinga o lo scafo, vicine, ben riconoscibili; individuabile la piazzetta nella quale ci fermammo altra volta a guardar le vele all'orizzonte, l'albergo abituale, il porticciolo riparato e tipico, la spiaggetta di rena fine o lo scoglio violetto nello specchio limpidissimo. Ecco la fortezza superba della Spezia, ecco le grandi macchie di biancore marmoreo nelle Apuane, e la Magra che sfocia; poi la collana di marine dolcissime, da Massa a Boccad'Arno, con le pinete folte a ridosso, col brulichìo di vele e di barche; laggiù il luccichìo di Massaciuccoli, la visione di Pisa, poi Livorno, selva d'alberi navali nel porto.

E se la giornata è limpidissima, il volatore può comprendere quanto piccolo è il mondo. L'Elba è lì a due passi, la Capraia, la Gorgona, Giglio e Montecristo sembra si possan toccare; il profilo còrso appare netto ai finestrini di destra. E avanti a centottanta chilometri all'ora!

Annoiarsi? Come poterlo, con la costa che muta d'aspetto ad ogni passo? Colline digradanti, la Maremma suggestiva, Piombino fumosa, il golfo di Follonica, la gran massa dell'Argentaro che copre Orbetello e la sua laguna. Ormai è la costa laziale. Civitavecchia,

CIVITAVECCHIA, IL SUO PORTO E L'ANTICA FORTEZZA, GUARDATI DA BORDO DI UN VELIVOLO.

Santa Marinella, Furbara, Ladispoli. Azzurro splendente da un lato, campagna romana dall'altro, e marine luccicanti e torri medievali. Il biondo Tevere, l'Isola Sacra. I quattro idrovolanti si staccano dalla formazione e scendono al loro nido di Ostia; i terrestri risalgono il fiume fino alla Città Eterna, offro no ai crocieristi la visione di Roma orgogliosa, stupenda, commovente, poi planano a Ciampino.

Questa è la prima parte della Crociera. Tre ore e un quarto, forse, di viaggio aereo pieno di godimento. I crocieristi, da Ostia e da Ciampino, si riuniscono in Roma agli alberghi che il Touring ha loro prenotato. Essi, si può dire, hanno, e sono appena partiti da Milano e Genova, tutta una giornata da dedicare alla bellezza di Roma. Il 24 maggio assisteranno, dai posti eccellenti loro destinati, al prodigioso spettacolo offerto dall' Arma azzurra, il nuovo esercito alato che s'afferma vittoriosamente; una sagra del coraggio, dell'abilità che forse non ha eguali. E nello stesso giorno essi avranno agio di visitare il nuovo palazzo del Ministero dell'Aeronautica, istruttivo e ultramoderno centro nervoso di un grandissimo organismo; il generale Balbo si augura di ricevere di persona, quel giorno, i visitatori entusiasti.

UN INTERNO CONFORTEVOLE DI CABINA AEREA PER VIAGGIATORI, IN SERVIZIO SULLE LINEE ITALIANE.

Il 25 mattina i crocieristi ripartono, tutti stavolta su otto trimotori terrestri, alla volta di Venezia. Due ore e mezzo di volo. Essi saranno portati ben in alto, sulla catena che fa da spina dor-

IL CENTRO DI ROMA IN UNA SUGGESTIVA VEDUTA AEREA. - A SIN., IN BASSO, IL CUPOLONE DEL PANTHEON; AL CENTRO DELLA FOTOGRAFIA, IL MONUMENTO A VITTORIO EMANUELE II, A FIANCO E DIETRO LA CUI MASSA SI VEDONO IL CAMPIDOGLIO E IL COLOSSEO.

PIAZZA SAN PIETRO, LA BASILICA ED I PALAZZI VATICANI A ROMA, VEDUTI DAL VELIVOLO.

sale all'Italia. Vedranno fiumi verdi e sottili in fondo alle valli, foreste fitte sulle montagne, dolci pianori. Ecco Terni, ecco Foligno, Gubbio e, prima di Urbino ancora, la gran lama lucente dell'Adriatico nella luce mattinale. Ecco la costa di Romagna, le belle spiagge conosciute e sorprendenti chi le mira dall'alto per la prima volta; Cattolica, Riccione, Rimini, Viserba, Bellaria, Cesenatico, Cervia e la sua pineta, poi Ravenna; ecco il labirinto d'acque dai colori cangianti da Comacchio a Chioggia, valli pescose e bracci del Po che cercano la via del mare, tortuosamente, terre strappate alle acque dal lavoro umano tenace, e ricche di messi. Ecco, là in fondo, lo scintillio di Venezia, presto raggiunta, ammirata a bassa quota, rivista tutta in una sola occhiata. San Nicolò. Terra. Una giornata a Venezia, giornata lieta di turisti affidati ad una ben provata organizzazione.

Il 26 mattina: Venezia-Milano. Come tutte le cose che finiscono, questa partenza darà l'anticipazione della nostalgia che si proverà acuta. Ancora otto trimotori terrestri in larga formazione. Lo stormo si addentra nella terraferma, puntando sui Colli Euganei, verdi panettoni posati sulla ferace piana. Duecento chilometri ancora di rettangoli verdi di trifoglio, di vigneti, di campi di grano, di filari di gelsi, di fiumi frequenti. A destra la muraglia imponente dell'Alpe. Padova, Vicenza, i Berici, il profilo ben noto dei monti della difesa infrangibile, il nastro serpeggiante dell'Adige, Verona stupenda e la montagna che di lì subito si erge; poi la gran macchia di zaffiro del Garda, le vecchie fortezze del Quadrilatero. Dolci groppe e alti colli. Brescia grande e bianca, la pianura lombarda, miracolo di colture. L'Oglio, l'Adda, il Serio, campanili aguzzi, abbazie di cotto, parchi ridenti. Il Duomo appare là in fondo. La crociera è finita.

Questo il programma a gran tratti. Più particolarmente se ne parla in « Vita del Touring » in questo stesso fascicolo. In tre giorni e mezzo un susseguirsi di visioni di sogno, la visita rapida a due città che nessuno può mai stancarsi di ammirare, la grande manifestazione aviatoria del 24 maggio, e, soprattutto, la gioia divina del volo, divina per chi non l'hai mai provata avanti, divina per chi è già salito nell'azzurro.

MARIO MASSAI.

(fotogr. gentilm. favorite dalle Avioline Italiane)

LA VETTURETTA

Da qualche tempo è un gran parlare in Italia di vetturette, anzi della vetturetta. La vetturetta «Fiat», naturalmente; perchè tutti comprendono che la piccola automobile d'uso universale, cioè di facile e buona prestazione e al minimo costo, è problema di modernissima produzione a serie, su larga base, con un'attrezzatura tecnica e commerciale così sviluppata come soltanto può avere una grande industria, ricca di mezzi e di esperienza. La Fiat non ha ancora annunciato ufficialmente nulla; talune indiscrezioni giornalistiche comparse su grandi giornali esteri (anche all'estero l'attesa per la vetturetta italiana è vivissima) hanno dovuto essere smentite per la loro inesattezza tecnica; ma già la vetturetta corre.... sulla bocca di tutti. Se ne discorre non soltanto negli ambienti automobilistici e sportivi, ma anche nelle case, nei salotti, nelle scuole, al caffè, in treno e sul tranvai. Anche le signore parlano volontieri della « 508 », e i ragazzi se la sono già battezzata: la Balilla. Buon segno!

Problema dell'ora.

C'è, in questa anticipazione popolare della attualità automobilistica, qualche cosa come della moda non futile: un bisogno sentito, la sensazione del tempo, uno spontaneo moto di curiosità e di simpatia verso una novità utile. Tempi di crisi mondiale, in cui tutto tende all'economia del prodotto più utilitario, alla ricerca del maggior risultato col minimo mezzo; ma anche — e proprio in ragione della crisi — il bisogno di progredire, di farsi avanti non a piedi contro le difficoltà del momento per vincerle e superarle con la più intensa e proficua attività. L'automobile è certamente uno strumento utile al maggiore rendimento delle attività individuali e sociali; ed è perciò naturale che il problema della vetturetta, dell'automobile per tutti utilitarissima, sia oggi più che mai così vivamente sentito in Italia.

Come risolverlo? Come dovrà essere questa vetturetta tanto aspettata, per rispondere bene alla sua pratica ragion d'essere? E una volta fatta la migliore vetturetta oggi possibile, quali altri problemi sorgono per la sua maggiore e più utile diffusione nel nostro Paese?

Vediamo quel che si può rispondere per ora a questi interrogativi.

Nè giocattolo nè caricatura.

La vetturetta non è certo una novità nel mondo automobilistico. Specialmente in Europa, ne circolano, con meritata fortuna, tipi diversi (in America, negli Stati Uniti, dove l'automobile può costare pochissimo, il problema della vetturetta ha minore importanza che in Germania, in Francia, in Inghilterra, che sono i paesi più « vetturettisti » del mondo). In Italia la « 509 » fu già, al suo tempo e per il suo tempo, una vetturetta assai fortunata: la « 4 posti » più utilitaria che allora si potesse richiedere al mercato italiano. Ma ognuno comprende che la soluzione del problema della vetturetta vera e propria — cioè dell'automobile minima come costo e consumo, come « maneggevolezza », ma non

— *L'adopera subito o gliela incarto?* (Disegno di Leporini, nel *Travaso delle Idee*).
LA VETTURETTA DEV'ESSERE PICCOLA, MA NON... TROPPO!

— *Signore, vuole taxi?...* (Disegno di Apolloni).
LA VETTURETTA NON DEV'ESSERE UNA CARICATURA DELL'AUTOMOBILE.

piccola, per costare poco e andare con poco; ma dev'essere pur sempre una vettura, una automobile.

Ad esempio, il « Tri-cab » costruito da un *gentleman* piemontese che nei problemi dell' automobilismo e del motociclismo porta un' esperimentata competenza tecnica e una bella vivacità giornalistica, è una trovata originale e sotto alcuni aspetti anche pratica, ma non può dirsi un'automobile.

Come la vorremmo.

Ora, allo stato attuale dell'automobilismo, come dev'essere fatta la vetturetta ideale? Con quali caratteristiche, con quali risultati di costo e di prestazione? La vetturetta italiana dovrà ben rappresentare un progresso sui modelli correnti in altri paesi, in armonia agli ultimissimi perfezionamenti della tecnica costruttiva e approfittando dell'esperienza altrui. Dovrà essere cioè:

1 - *Una vetturetta che abbia le stesse caratteristiche meccaniche e funzionali della più moderna vettura grande.* Ossia:

a) Motore a 4 cilindri (con 2 cilindri soli non si può avere un motore equilibrato; troppe vibrazioni e troppa rumorosità); raffreddamento ad acqua; valvole laterali, per maggiore semplificazione, col vantaggio di ridurre al minimo la manutenzione del motore.

b) Impianto elettrico efficiente e completo, sia per illuminazione e segnalazione, sia per l'avviamento, realizzato in modo da non riservare sorprese anche per l'innesto.

c) Trasmissione e cambio di velocità: trattandosi di una vettura che per assicurare la massima economia di consumo e di tassazione non potrà avere una cilindrata esuberante ed una molto grande riserva di potenza, questa dovrà essere utilizzata con una buona trasmissione di tipo classico, di manovra facile ed istintiva. Analogamente a quanto è ormai accettato per tutte le vetture moderne, la frizione dovrà essere del tipo monodisco a secco.

d) Telaio basso, per avere la massima stabilità, data la leggerezza della vettura; corto di passo per la maneggevolezza in curva e la facilità di manovra; non troppo stretto per non sacrificare troppo la carrozzeria.

come prestazione e come figura — è relativa al grado di progresso tecnico ed economico dell'industria automobilistica. In ogni momento di questo progresso, alla vettura sempre più grande, ricca e potente, deve corrispondere una vettura quanto più è possibile piccola ed economica, ma pur sempre meccanicamente ed esteticamente efficiente e completa.

Ora appunto si tratta di creare una vetturetta che sia aggiornata all'attualità del progresso costruttivo, offrendo nel più piccolo quel che di meglio è stato realizzato nel più grande: per la meccanica, l'estetica, il comfort della vettura; restando cioè nel concetto dell'automobile vera e propria, non della caricatura dell'automobile, non del giocattolo, o del minimo automezzo qualunque, pur che vada e porti. La bicicletta col motore attaccato al telaio e il seggiolino dietro, la motocicletta col carrozzino, certe baracchette su 4 ruote ad uso dei caricaturisti, risolvono sì il problema dell'automezzo ridotto al minimo costo, ma non quello della vetturetta. La vetturetta vuol essere propriamente una vettura

e) Sospensione a balestre intiere, ed ammortizzatori idraulici.

f) Freni di facile regolazione, preferibilmente freni idraulici.

2 - *Una vetturetta che sia carrozzata come una bella vettura grande* a 2 posti (il pratico spyder) e a 4 posti (guida interna). Perciò l' economia di produzione, e conseguentemente del prezzo di vendita, non dovrà essere ottenuta a scapito nè della solidità, nè della abitabilità della carrozzeria, intendendo con questa parola il complesso di quelle caratteristiche di conformazione e di dimensioni interne che permettono la comoda sistemazione dei posti. E neppure dell'estetica. Solo uno studio intelligente del problema costruttivo, una standardizzazione razionale delle varie parti, una produzione a catena in serie imponenti, secondo i più moderni criteri di lavorazione e d'organizzazione scientifica del lavoro, possono permettere di conciliare l'economia con le doti essenziali di una bella e nuova carrozzeria.

NON SI PUÒ NEGARE AL « TRICAB » UNA CORAGGIOSA ORIGINALITÀ DI LINEA E DI CONCEZIONE; ESSO TUTTAVIA NON È ANCORA... UN'AUTOMOBILE.

E intendiamoci: poichè la vetturetta deve servirci anche per il viaggio, nelle vacanze, che ci sia dietro il portabagagli!

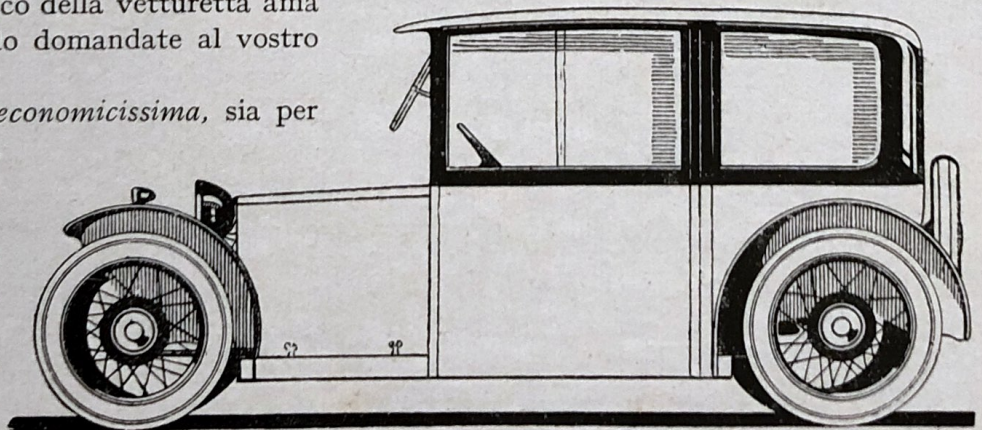
3 *Una vetturetta veloce.* — Con le risorse della tecnica moderna non dovrà essere impossibile una velocità intorno agli 80 km. all'ora, che fino a ieri sarebbe apparsa irraggiungibile e forse anche in contrasto con le esigenze e le doti di una vetturetta economica. Ma anche il pubblico della vetturetta ama andar lesto... Se poi lo domandate al vostro ragazzo!...

4 - *Una vetturetta economicissima,* sia per il prezzo d' acquisto, sia per il consumo. Quanto, per esempio? Ma intorno alle 10.000 lire! Naturalmente lo spyder, per due, meno della berlina per quattro. E un massimo di 8-9 litri di benzina per 100 km., e che basti un etto d'olio....

Possibile tutto questo? Da noi s'intende. Una vetturetta italiana così tecnicamente moderna, efficiente, a un prezzo così basso? Quando si rifletta che la nostra industria automobilistica lavora in condizioni di materie prime e di mercato di consumo tanto sfavorevoli in confronto a quelle di altri paesi, i progressi che essa ha saputo realizzare nella produzione a serie di vetture apprezzate in tutto il mondo rappresentano veramente un alto valore di capacità tecnica, di bravura industriale. La Fiat ha già fatto tanti miracoli, saprà fare anche questo.

Per fare i "vetturettisti".

Ma fatta la vetturetta, non resterà forse da fare qualche cosa per avere i « vetturettisti »? Vogliamo dire per averne tanti, migliaia e migliaia, quanti ne merita la vetturetta ai fini di utilità sociale che le sono proprî. Creare cioè nuovi ceti di automobilisti nelle classi medie e popolari, per l'incremento delle attività professionali, per la più comoda vita familiare, per il lavoro e lo svago.

Perchè non basta avere una bella vetturetta a buon mercato e di poco consumo, ma occorre anche assicurare ad essa una esistenza facile, un costo di esercizio quanto più basso è possibile, una agevole manutenzione. Tra le

PER ESEMPIO: SE LA VETTURETTA FOSSE COSÌ, SAREBBE BEN BRUTTA!...

GIOVENTÙ 1900.
— *Ebbene, Totò, non dici nulla per la bell'automobile che babbo Natale ti ha portato?*
— *Ah! Che porcheria è questa! Ho chiesto una 8 cilindri con valvole in testa, io.*

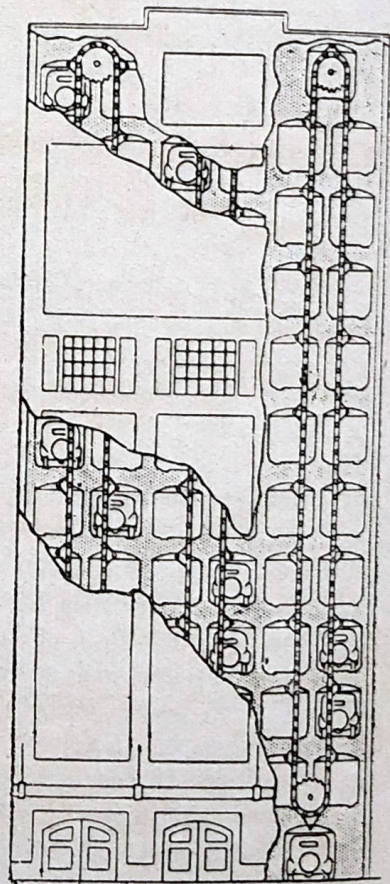
(Disegno di Garretto).

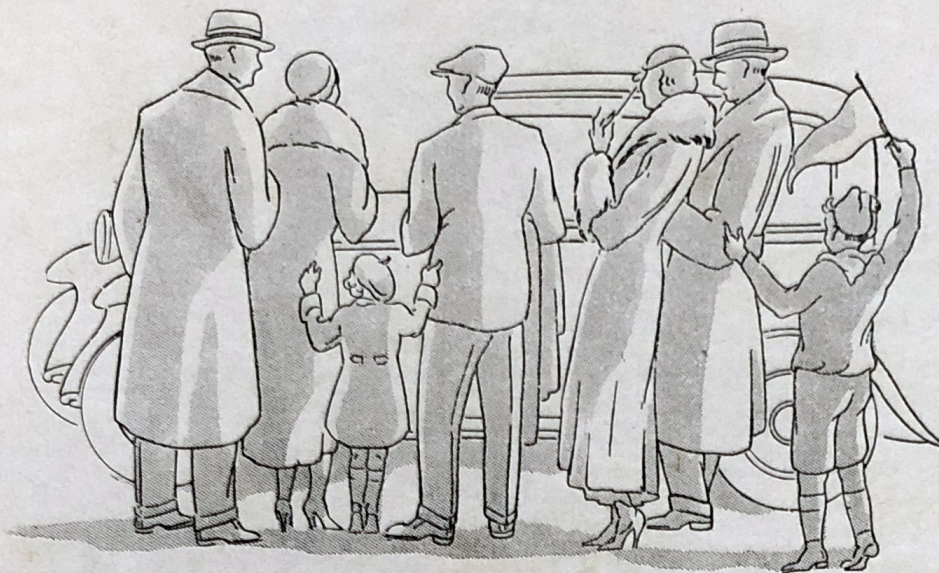
condizioni essenziali per lo sviluppo dell'automobilismo in Italia, quella delle buone strade — opera grandiosa del Regime Fascista — è già in atto. Ma le tasse, il prezzo della benzina, la spesa per l'autorimessa incidono ancora troppo fortemente sul costo d'esercizio dell'automobile, anche utilitaria, perchè questa abbia potuto finora diventare da noi veramente popolare. Non è tanto questione della somma che ci vuole per acquistare una vettura anche normale (del resto pagabile anche a rate: e la vetturetta, a rate, sarà cosa da nulla), quanto della corrente spesa d'esercizio.

È chiaro che se si riuscisse a ridurre questa spesa, la buona vetturetta creerebbe anche in Italia moltitudini di « vetturettisti »; ed è pure chiaro che l'aumento della circolazione ripagherebbe l'Erario, gli importatori di benzina, i produttori di lubrificanti, i proprietari di autorimesse e le officine di riparazioni, del minore introito unitario. Finirebbero per guadagnarci tutti.

Il problema dell'autorimessa.

Per l'autorimessa in particolare la questione non è soltanto di spesa, ma anche di possibilità e di comodità. Le nostre grandi città non sono ancora sufficientemente attrezzate per questo servizio essenziale allo sviluppo dell'automobilismo utilitario. La vetturetta, che deve servire la mattina per andare al lavoro, non si può tenere troppo lontano da casa; e le case con l'autorimessa sono un'eccezione, e di autorimesse per così dire pubbliche non ce ne sono ancora abbastanza o non sono opportunamente distribuite nei diversi quartieri. Ne esistono, sì, delle modernissime; tipica la bella grandiosa « Casa dell'Automobile » a Roma. Ma piuttosto della grande autorimessa per migliaia di vetture, occorrerebbe quella — anche modesta — per ogni strada o gruppo di strade. Questo dell'autorimessa dovrebbe diventare un servizio municipale, o per lo meno disciplinato dal Municipio come gli altri servizi pubblici.

Non importa l'edificio imponente: l'autorimessa può essere montata come un hangar, in quattro e quattr'otto. In America si sta esperimentando anche l'autorimessa automatica, che la *Revue Automobile* ci ha descritta come un capolavoro di utilizzazione dello spazio e come il *non plus ultra* della comodità. Il sistema consiste in serie di catene senza fine, ognuna delle quali porta 22 scompartimenti allo stesso modo delle cabine di quegli ascensori senza fine, detti « paternoster », di cui abbiamo già alcuni esempi in Italia. Con la introduzione di una chiave apposita, diversa per ogni cliente, e con la pressione di un bottone, la catena si mette in moto e porta dinanzi all' uscita solo il *box* che contiene, o che dovrà contenere, la macchina del cliente. Un minuto basta per ricoverare o per ritirare la

COME SI CERCA DI RISOLVERE IN AMERICA IL PROBLEMA DELL'AUTOMOBILE IN CASA: L'« AUTORIMESSA AUTOMATICA » COI « BOXES » MOBILI APPLICATI A UNA CATENA SENZA FINE DISPOSTA VERTICALMENTE.

COME RISOLVERE IL PROBLEMA DEL GARAGE: LE GRUE PER LE VETTURETTE DEGLI INQUILINI NEI PIANI SUPERIORI.
(Dal *Punch*, di Londra).

LA VETTURETTA ASPETTATISSIMA: COME SARÀ?

propria vettura. Questa prima autorimessa comprende sei catene senza fine ed in uno spazio molto limitato permette di ricoverare 144 automobili.

In quanto poi alle case d'affitto, le Associazioni dei proprietari dovrebbero — sempre per le grandi città — sollecitare i loro soci a considerare con la migliore attenzione questo problema per risolverlo ognuno coi mezzi più semplici; anche una tettoia, un po' riparata, può bastare per ricoverare nel cortile vetture poco ingombranti. Perchè non si potrebbe cercare il modo di utilizzare il sotterraneo? Basterebbe una piattaforma che scendesse e risalisse come un montacarico.

Oppure, il sistema della.... elevazione, secondo la trovata del « Punch ».

La vetturetta in... società.

Un modo pratico di facilitare la diffusione della vetturetta sarà anche quello di agevolarne l'uso in società di amici, o di coinquilini, considerando soprattutto la convenienza di chi, abitando fuori della città, deve recarvisi ogni giorno a lavorare. Due, tre, quattro persone — quante può portare la piccola vettura — abitando nella stessa casa o nello stesso quartiere o nello stesso borgo e dovendo fare il medesimo tragitto per il quotidiano lavoro, potrebbero acquistare la vetturetta per usarla insieme. La spesa di ognuno risulterebbe probabilmente inferiore a quella del tram. Ora, per agevolare tali combinazioni societarie sarà benvenuta una speciale formula assicurativa per una polizza collettiva contro i rischi automobilistici, in maniera che ognuno dei soci resti coperto dall' assicurazione anche se si trovi da solo sulla vetturetta. Su questa via la vetturetta potrebbe diventare anche una provvida forza centrifuga contro l'urbanismo.

Una campagna nazionale.

Questi ed altri problemi intorno alla vetturetta rivestono un carattere d'interesse pubblico. Come la vetturetta rappresenterà il massimo sforzo dell'industria italiana per il prodotto più economico, così dovrebbe costituire l'occasione propizia ad affrontare e risolvere tutti quei problemi del minor costo d'esercizio e della migliore attrezzatura per l'uso dell'automobile utilitaria in Italia. Assicurarle il migliore regime d'economia non vuol dire soltanto dare impulso popolare alla vita automobilistica del Paese, portando l'automobile verso il popolo; ma significa anche provvedere,

L'UTILITÀ FAMILIARE DELLA VETTURETTA: UN PERSUASIVO PROSPETTO AMERICANO.

col massimo di produzione delle vetture, al lavoro nelle officine e in tante aziende industriali e commerciali che dell'automobilismo vivono. Al fine lontano — tutti in automobile! — si unisce dunque anche uno scopo vicino: la ripresa del lavoro e degli affari, la resistenza alla disoccupazione e alla crisi. Tutto ciò merita bene la sollecitudine degli Enti pubblici e privati, delle Organizzazioni sindacali e delle Associazioni professionali per una coordinata campagna nazionale intesa a facilitare il conseguimento dell'uno e dell'altro scopo.

Possa così la vetturetta essere di buon auspicio per il Paese! Come una vera Balilla!

GINO PESTELLI.

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

L'ammirazione della Polonia per le strade italiane.

La stampa polacca dedica molti simpatici commenti allo stato delle strade in Italia. Il diffuso quotidiano « Kurier Poranny » ha pubblicato le dichiarazioni di un noto sportivo polacco, il quale ha compiuto ultimamente un raid motociclistico di 12.000 chilometri in quaranta giorni. L'articolista dopo aver detto che grazie allo sforzo energico di un Governo fortissimo, in pochi anni le strade italiane sono state trasformate, ed oggi hanno raggiunto il più alto grado di perfezione in Europa, elogia particolarmente le autostrade italiane. Anche il quotidiano « Polska Zbrojna » di Varsavia in un articoletto intitolato « Uomini e macchine sulle strade d'Italia » sottolinea il fatto che il patrimonio stradale italiano grazie all'energica e pronta azione del Governo Fascista appartiene ai più perfetti del nostro continente. Il corrispondente del giornale soggiunge che è degna di ammirazione la costante cura dell'Azienda Statale della Strada su queste arterie attraverso le quali scorre il vivificante sangue del turismo. In genere bisogna rilevare l'interesse con il quale la stampa polacca segue le realizzazioni fasciste nel campo delle comunicazioni, spesso indicandole come esempi da seguire.

Facilitazioni per il soggiorno degli stranieri in Italia.

Ricordiamo che — come a suo tempo comunicammo — in accoglimento delle richieste formulate dal Commissariato per il Turismo per favorire una maggiore permanenza degli stranieri nel nostro Paese, sono state date disposizioni ai Prefetti perchè gli stranieri soggiornanti in Italia a scopo di diporto siano autorizzati a fare soltanto la prima dichiarazione d'ingresso senza ulteriori formalità, anche quando la loro permanenza si protragga fino a tre mesi. Con l'occasione la Direzione Generale della P. S. ha rinnovato particolare raccomandazione alle autorità dipendenti perchè ogni necessaria ingerenza delle stesse nei riguardi degli stranieri in genere, e dei turisti in specie, sia sempre rivolta con opportuna forma, assolutamente non fastidiosa, destinando a tale servizio agenti che diano particolare affidamento.

La preparazione della 13ª Fiera di Milano. Un concorso dell'ENIT.

Particolarmente intenso ferve il lavoro per la preparazione della tredicesima Fiera di Milano. Anche quest'anno l'Ente metterà particolare cura nell'organizzazione della *Mostra turistica* che non potrebbe trovare sede più adatta di questa Fiera, alla quale convengono da ogni parte del mondo, e nel solo spazio di quindici giorni, due milioni circa di visitatori. Fra i partecipanti a questa Mostra, l'ENIT bandirà un *Concorso per la presentazione di materiale di propaganda turistica*, concorso dotato di numerosi premi.

Non è superfluo rammentare che questo anno la Fiera di Milano ha praticato sensibili riduzioni sulle tariffe dei posteggi, riduzioni che vanno dal sei al venti per cento, beneficio che non potrà non essere apprezzato dalla massa degli espositori. Il Ministero delle Comunicazioni ha a sua volta accordato le consuete riduzioni del 50 per cento sulle tariffe ferroviarie ai viaggiatori da tutte le stazioni del Regno, e del trenta per cento per gli espositori.

Conferenze italiane sul turismo in Grecia.

Corrispondendo all'invito rivoltogli dai rappresentanti ufficiali del turismo di Grecia all'ultimo convegno dell'A. I. T. tenutosi a Praga, ed in conformità del voto espresso nell'ottobre u. s. dal Convegno Internazionale in Roma degli Organi Nazionali di Propaganda, il professore Angelo Mariotti, Direttore Generale dell'ENIT, terrà ad Atene alcune conferenze sul « Turismo Italiano nella sua organizzazione scientifica e dottrinale ».

Il Commissario per il Turismo in visita sul Garda.

Il Commissario per il Turismo, on. Fulvio Suvich, dopo essere intervenuto alla inaugurazione dei lavori della Conferenza per gli orari automobilistici di gran turismo tenutasi recentemente a Merano, si è recato a Gardone Riviera, ove ha presenziato ad una assemblea nella quale vennero trattati i principali problemi riguardanti il turismo del Garda e in modo particolare quelli alberghieri.

Il Commissario per il Turismo è giunto nel principale paese turistico-mondano del Benaco, come si è detto, da Merano, soffermandosi prima brevemente a Riva del Garda, ricevuto da liete accoglienze.

A Gardone, dopo un ricevimento in Municipio, l'on. Suvich ha visitato il Rimbalzello e l'Hôtel Savoy.

Firenze stazione di turismo.

Con Decreto Ministeriale è stato riconosciuto all'intero territorio del Comune di Firenze, il carattere di stazione di turismo; ed è stata costituita l'Azienda Autonoma di Turismo.

Una nuova grande pubblicazione del Touring e del R. Ae. C. I.

Uscirà in questi giorni l'*Annuario dell'Aeronautica*, opera di grande interesse, pubblicata in nuova edizione aggiornata ed accresciuta. Rimandiamo il lettore alla diffusa descrizione che ne diamo in testa alla rubrica « Ali nel cielo », la quale precede la parte in carta patinata di questo stesso fascicolo.

Il programma della gita pasquale del T. C. I. a Napoli.

Abbiamo accennato a pag. 214 alla Escursione che il Touring ha organizzato dal 22 al 28 marzo p. v. nel Golfo di Napoli. Ne diamo qui il programma particolareggiato.

MARTEDÌ, 22 MARZO:

Concentramento degli escursionisti alla Stazione Centrale di Milano – Partenza con treno speciale che fermerà a Piacenza, Parma, Modena, Reggio, Bologna, Firenze – Colazione calda al cestino a Bologna – Vettura ristorante per servizio bibite, brodo, caffè, ecc. – Arrivo a Roma (pranzo caldo al cestino) – Arrivo a Napoli – Distribuzione negli alberghi – Pernottamento.

MERCOLEDÌ, 23 MARZO:

Primo gruppo – Visita della città in auto – Visita delle nuove grandi opere, dei principali restauri – Museo Nazionale, Vomero, Museo di S. Martino, Villa della Floridiana, Parco di Posillipo, Litoranea.

Secondo gruppo – Escursione a Pompei e al Vesuvio.

GIOVEDÌ, 24 MARZO:

Primo gruppo – Escursione a Pompei e al Vesuvio.

Secondo gruppo – Visita della città, come sopra.

VENERDÌ, 25 MARZO:

Primo gruppo – Escursione facoltativa per il giro della penisola amalfitana – Napoli, Vietri, Ravello, Amalfi – o escursione facoltativa a Caserta.

Secondo gruppo (mattina) – Escursione a Pozzuoli e alle Solfatare – Pomeriggio libero.

SABATO, 26 MARZO:

Primo gruppo – Escursione a Sorrento, Capri e alla Grotta Azzurra.

Secondo gruppo – Escursioni facoltative per il giro della penisola amalfitana – o per la visita a Caserta, come sopra.

DOMENICA, 27 MARZO:

Primo gruppo – Messa pasquale nel Duomo di Napoli – Visita delle Solfatare di Pozzuoli – Pomeriggio libero.

Secondo gruppo – Messa pasquale – Escursione a Sorrento, Capri e alla Grotta Azzurra.

La **quota di iscrizione** all'Escursione è di **L. 590** per coloro che desiderano viaggiare in seconda classe e di **L. 540** per quelli che usufruiscono della terza. Eccettuata la differenza di classe in ferrovia, il trattamentò sarà uguale per tutti gli iscritti.

Le quote di iscrizione dànno diritto:

a) al viaggio in ferrovia da Milano o da Piacenza, Parma, Reggio, Modena, Bologna e Firenze fino a Napoli;

b) alla riduzione del 70 % per i viaggi fino a Milano degli iscritti che partiranno da stazioni trovantisi entro un raggio di 150 chilometri da Milano (p. es. Torino, Genova, Verona, ecc.);

c) al vitto e all'alloggio per l'intera durata dell'Escursione (esclusa la sola colazione nel giorno riservato all'escursione facoltativa, per quelli che non vi prenderanno parte);

NB. – Gli escursionisti alloggeranno e consumeranno i pasti in grandi alberghi di Napoli e precisamente al Grand Hôtel, Hôtel de Londres, de Genève, Parkers, Bertolini, Terminus, Splendid, Britannique, ecc.;

d) alle escursioni indicate nel programma e cioè quelle: *in auto:* a Pompei per l'autostrada, per la visita della città di Napoli, per l'escursione a Pozzuoli e alle Solfatare; da Capri ad Anacapri. *In piroscafo:* a Sorrento, Capri e alla Grotta Azzurra. *In ferrovia e funicolare:* per la salita al Vesuvio e da Marina Grande di Capri a Capri città;

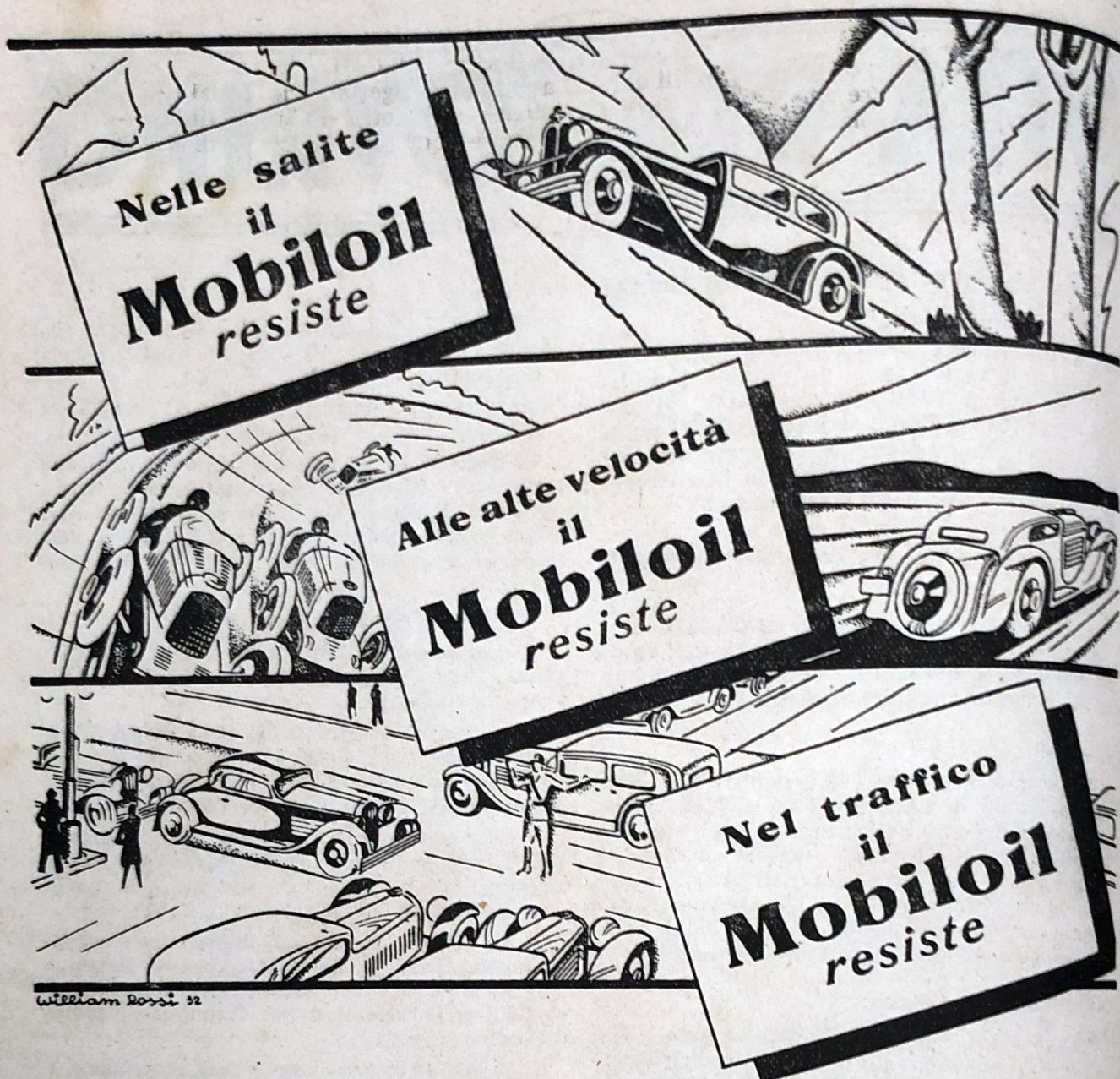
e) all'ingresso alla Grotta Azzurra, alle Solfatare di Pozzuoli; alle guide per Pompei, per il Vesuvio, ecc.;

f) al trasporto in auto dalla stazione agli alberghi e viceversa e al facchinaggio dei bagagli;

g) alla speciale guidina-itinerario ferroviario che sarà pubblicata espressamente dal Touring per i partecipanti all'Escursione;

h) al distintivo-ricordo.

I prezzi speciali delle escursioni facoltative saranno comunicati col **programma illustrato,** che il Touring pubblicherà e che potrà essere richiesto con l'invio di un *francobollo da cent. 50,* a cominciare dal 1° marzo p. v.

Ogni Socio potrà facilmente convincersi che l'escursione che il Touring organizzerà darà

modo ad essi di godere *signorilmente* dell'ospitalità della città di Napoli e di ammirare tutte le più belle opere di cui la natura e l'uomo l'hanno circondata, e ciò col pagamento di una quota che è ben inferiore alla metà di quella che spenderebbe un isolato viaggiatore.

Le quote d'iscrizione alla Crociera Aerea.

Le quote d'iscrizione alla Crociera Aerea che il Touring organizzerà (come è detto nel corpo della Rivista) dal 23 al 26 maggio sono le seguenti:

L. 900 per i Soci che partiranno dall'aeroporto di Taliedo di Milano;

L. 850 per quelli che partiranno da Genova.

Le quote dànno diritto: *a*) al trasporto aereo per l'intero percorso indicato nel programma; *b*) al soggiorno a Roma al Grand Hôtel Excelsior e a Venezia al Gran Hôtel Danieli; *c*) al trasporto in auto dagli aeroporti agli alberghi e viceversa a Roma, in motoscafo a Venezia; *d*) al trasporto in auto al Campo del Littorio per la giornata dell'Ala e all'ingresso al Campo in posti speciali; *e*) al tè che sarà gentilmente offerto a Venezia dalla Soc. Aerea Mediterranea; *f*) al distintivo espressamente coniato.

Per i viaggi ferroviari fino a Milano e Genova e il ritorno da Milano sono in corso le pratiche per ottenere delle facilitazioni speciali. L'elegante programma illustrato a colori potrà essere richiesto al Touring con l'invio di L. 1 di francobolli, a cominciare dal 31 marzo.

Il Touring e l'Esercito.

Il 2 febbraio scorso il Generale di Corpo d'Armata S. E. Giuseppe Vaccari, Medaglia d'Oro, ha lasciato il servizio attivo permanente, perchè raggiunto dai limiti di età.

S. M. il Re, nella circostanza, gli ha indirizzato una lettera autografa nella quale — dopo aver richiamato i servizi da lui resi, in 49 anni di carriera militare, in pace ed in guerra — ricorda come egli, partecipando valorosamente ad aspri combattimenti nella campagna di Libia e nella grande guerra, abbia meritato le più alte ricompense al valore: la Croce di Grande Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, la Medaglia d'Oro e due Medaglie d'Argento al Valor Militare; ed anche come egli abbia esercitato con alto prestigio dopo lo guerra elevati incarichi quale Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e Comandante dei Corpi d'Armata di Trieste e di Roma.

Anche il nostro Sodalizio non volle esser secondo ad altri nel presentare al valoroso Soldato, all'antico ed affezionato Socio, i sentimenti di affetto e di devozione che — nel giorno in cui egli abbandonava le file dell'Esercito — sorgevano da ogni parte intorno a Lui per manifestargli una solidarietà ed una ammirazione che dovevano rendergli meno doloroso il distacco. E alla lettera del nostro Presidente, memore dell'alto efficace aiuto dato dal prode Generale all'opera di propaganda nell'Esercito, S. E. Vaccari così rispondeva:

« Il saluto che Ella, con lusinghiere parole, ha voluto rivolgermi a nome del possente Sodalizio — il Touring Club Italiano — tocca profondamente il mio cuore di vecchio soldato e di italiano.

« Ho sempre amato il Touring e ne ho seguito con vivo interessamento lo sviluppo rapidamente crescente, fin dalle lontane origini, ammirando le benemerenze molteplici che esso è andato e va acquistandosi verso la Patria ed il contributo largo ed efficacissimo che esso dà alle attività militari, sia con lo studio vigile, assiduo e metodico del nostro bel Paese e dei problemi connessi, sia con l'impulso dinamico, fascista, al turismo in tutte le sue forme e in tutti i suoi mezzi.

« *Il Touring Club Italiano è un buon camerata che marcia col nostro Esercito — con le nostre Forze Armate — sulla via del dovere verso la meta chiarissima della vigorosa Italia di oggi — di domani*.

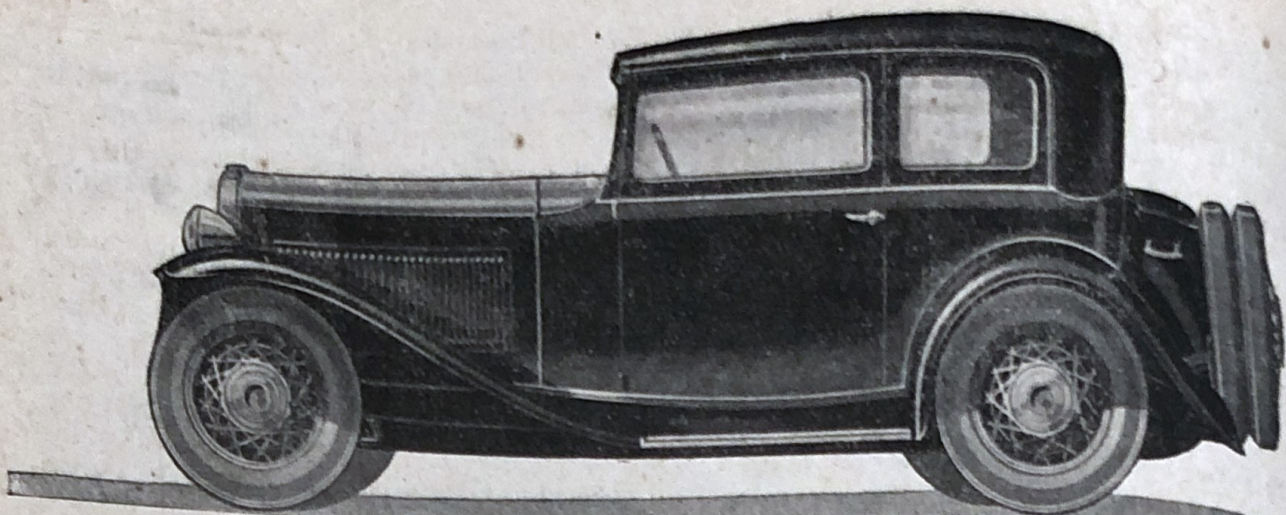
« Al buon camerata, dunque, dico il mio grazie per l'affettuoso pensiero e mando, commosso, l'entusiastico plauso ed il voto più fervido per il sicuro, radioso avvenire - Generale G. VACCARI ».

I Vulcani del Guatemala.

Questi colossi irrequieti, che con le loro devastazioni si sono procurati in questi ultimi tempi una così triste notorietà, vengono descritti da U. FRANCI, nel numero di marzo de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*, nella quale ci piace segnalare anche il brillante articolo con cui E. FABIETTI rivendica dall'ingiusto oblio degli Italiani una nostra gloria purissima: *G. Costantino Beltrami*, scopritore delle sorgenti al Mississippì. Completano il ricco fascicolo i seguenti àrticoli: U. TEGANI, *Rosario;* J. MEDINA, *Alle soglie dell'Oriente Ecuadoriano;* U. E. IMPERATORI, *L'Igiene industriale in Uruguay;* A. DELGADO, *Il Canale interoceanico del Nicaragua;* J. VICARI, *Le foreste e i legnami del Brasile;* P. G. JANSEN, *Dal Pacifico al Cauca attraverso le Ande;* A. M., *Il commercio estero del Perù nel biennio 1930-31;* G. V. CALLEGARI, *Manzanillo;* U. FRANCI, *Il nuovo porto di Callao;* A. M. BESSONE AURELI, *S. Giorgio di Soriano;* E. DE AGOSTINI, *La viabilità in Cirenaica;* G. D. PASSERA, *Fermo;* S. INCISA, *La Bonifica idraulica e agraria nella pianura del Friuli;* A DE SANTIS, *Il* « Latium Novum » *nelle impressioni e nei ricordi di viaggiatori stranieri*. Chiude un nutrito notiziario riflettente specialmente i rapporti economici e intellettuali tra l'Italia e le fiorenti Repubbliche del Sud e Centro America.

L'abbonamento annuo a *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* costa: per i Soci del T. C. I., **L. 25,50** in Italia e Colonie, **L. 50,50** all'Estero; per i non Soci, rispettivamento **L. 30,50** e **L. 55,50.**

Per i nuovi Soci Vitalizi.

Poichè taluno, contro ogni ragionevole previsione, ha dimostrato di non aver bene interpretato l'avviso pubblicato a pag. 92 del fascicolo precedente, teniamo a specificare che la riduzione della quota vitalizia da L. 200,20 (Estero L. 300,20) a **L. 190,20** (Estero **L. 290,20**) vale per *coloro che verseranno l'intiera quota vitalizia entro il 31 marzo 1932*, e non per coloro che ricorrono al sistema del versamento rateale. Ripetiamo poi che i Soci Annuali che hanno già versato la quota per l'anno corrente, godranno di un ulteriore abbuono di L. 10.

BERLINA SPORT FIAT 522/S

NUOVI MODELLI
NUOVI PERFEZIONAMENTI
NUOVI PREZZI

Dalla vettura utilitaria e sportiva alla grande vettura di lusso, la produzione della FIAT è in incessante perfezionamento tanto per la tecnica, quanto per l'estetica e per l'economia: tipi di macchine e carrozzerie che sempre meglio rispondono alle convenienze e ai gusti dell'uno e dell'altro ceto automobilistico; prezzi sempre più economici per prodotti sempre migliori.

Ecco ora quattro novità modernissime, d'immediata attrazione:

SPYDER SPORT 514 (Coppa Alpi) carrozzata a siluro, ruote a raggi, fanaleria speciale.

BERLINA EXTRA LUSSO 515 a 4 porte e 2 luci, radiatore e carrozzeria abbassati, finitura lussuosa.

BERLINA SPORT 522/S vettura abbassata, motore surcompresso, doppio carburatore, carrozzeria speciale, ruote a raggi, velocità oltre 110 Km. all'ora.

SPYDER CABRIOLET 524/C la trasformabile di gran moda, che offre tutti i vantaggi di un autentico cabriolet e quelli del più sportivo e filante spyder.

Ed ecco il nuovo **Listino dei prezzi** per le vetture da turismo (24 Gennaio 1932-X):

514

SPYDER normale	
» lusso	L. 14.900
SPYDER SPORT Coppa Alpi	» 16.250
TORPEDO normale	» 22.000
» extra lusso	» 16.250
BERLINA 2 porte normale	» 18.250
» 2 porte extra lusso	» 17.900
» 4 porte extra lusso	» 18.900
COUPÈ spyder	» 20.500
» royal	» 19.500
CABRIOLET royal	» 21.800
	» 23.000

(5 ruote gommate per i tipi normali, lusso e Coupè Spyder - 6 ruote gommate per i tipi extra lusso, Coupè Royal, Cabriolet Royal, Spyder C. A.)

515

BERLINA (5 posti)	L. 23.250
BERLINA extra lusso	» 26.000

(Freni idraulici - 5 ruote gommate per la Berlina normale; 6 ruote, baule e paraurti per la Berlina extra-lusso).

522

Mod. 522/C (5 posti)

BERLINA *(5 ruote gommate)*	L. 26.500
CABRIOLET royal *(6 ruote gommate)*	» 33.000

Mod. 522/S

BERLINA sport *(6 ruote gommate a raggi, baule posteriore)*	L. 31.000

Mod. 522/L

TORPEDO (5 posti)	L. 27.000
TORPEDO (6-7 posti)	» 28.000
BERLINA (6-7 posti) *(5 ruote gommate)*	» 28.250

(Freni idraulici - 3ª silenziosa - Paraurti - Per una 6ª ruota gommata, supplemento di L. 400 per la Berlina 522/C e di L. 450 per le 522/L).

524

Mod. 524/C

BERLINA (5 posti)	L. 31.000
SPYDER cabriolet	» 35.000

Mod. 524/L

BERLINA con divis. (7 posti)	L. 35.000

(Freni idraulici - 3ª silenziosa - 6 ruote gommate - Paraurti).

(Questi prezzi s'intendono franco Filiali Fiat Italia con gli accessori d'uso).

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

La nuova targa per gli autoveicoli.

E' stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il Decreto Ministeriale 28 dicembre 1931 che stabilisce le caratteristiche della targa di riconoscimento per gli autoveicoli.

La targa, metallica, rettangolare, è lunga millimetri 320 e alta millimetri 220. Essa porta scritto in caratteri bianchi su fondo nero, nella riga superiore, il contrassegno di individuazione della provincia nella quale l'autoveicolo è immatricolato, e in quella inferiore il numero d'immatricolazione. Qualora il numero d'immatricolazione risulti composto di più di quattro cifre, la cifra indicante le decine di migliaia è posta nella riga superiore, alla destra del contrassegno d'individuazione della provincia, dal quale è separata da un trattino.

Il contrassegno d'individuazione delle singole provincie è costituito da lettere, secondo la tabella A allegata al Regio Decreto 2 dicembre 1928. La targa deve essere situata in modo ben visibile e in guisa che l'orlo inferiore non disti mai meno di centimetri 30 dal piano d'appoggio delle ruote.

Allorchè degli accessori posti nella parte posteriore dell'autoveicolo o altre sporgenze, fisse o mobili, limitino comunque la visibilità della targa di riconoscimento, il proprietario ha l'obbligo di riprodurre il contrassegno di individuazione della provincia e il numero d'immatricolazione sulla parte più sporgente dell'autoveicolo, sotto pena delle sanzioni previste dall'art. 76 del R. Decreto-Legge 2 dicembre 1928.

Le indicazioni contenute nella targa di riconoscimento devono essere riprodotte anche nella parte anteriore dell'autoveicolo, in un punto visibile e che si trovi ugualmente a un'altezza non inferiore a centimetri 30 dal piano d'appoggio delle ruote.

La targa deve essere illuminata da un'unica sorgente centrale e con dispositivi d'illuminazione tali da rendere uniformemente leggibile tutti i caratteri a non meno di 30 metri di distanza.

Per i rimorchi, la targa è di tipo uguale a quella degli autoveicoli, e deve portare la parola «rimorchio» a caratteri bianchi in rilievo, su un prolungamento della parte inferiore.

Nulla è innovato per quanto riguarda le dimensioni delle targhe dei motocicli; ma la dicitura deve essere conforme a quella degli autoveicoli.

L'adozione del nuovo tipo di targa è obbligatoria a decorrere dal primo marzo 1932 per gli autoveicoli che saranno immatricolati da tale data, nonchè per quelli in circolazione all'entrata in vigore del presente Decreto nei casi di trasferimento di provincia, smarrimento o deterioramento delle targhe di cui sono muniti. Per tutti gli altri autoveicoli l'attuale targa dovrà essere sostituita con quella di nuovo tipo entro il 31 dicembre 1934.

Stazioni di pronto soccorso automobilistico.

Nel numero di settembre dello scorso anno de *Le Vie d'Italia* abbiamo dato notizia in questa nostra rubrica della costituzione di una Società (C.I.S.A.M., Firenze, Piazza Strozzi, 5) avente per iscopo di esercitare in tutta l'Italia l'assistenza su strada agli automobilisti ad essa assicurati, portando loro immediato soccorso in caso d'infortunio, di «pannes» o di qualsiasi guasto alla macchina. Per poter esplicare questo compito la C.I.S.A.M., che ha ormai superata la fase iniziale di assestamento e organizzazione, ha istituito lungo le principali strade italiane una fitta rete di «stazioni di pronto soccorso» affiliando «garages» e officine meccaniche specialmente attrezzate e provviste in massima parte di carri d'ausilio che subito accorrono ad ogni chiamata telefonica dell'automobilista per le riparazioni da farsi in luogo o per il rimorchio del veicolo in officina, qualora il guasto sia di natura tale da non poter essere riparato per istrada.

La C.I.S.A.M. esplica la propria attività in unione con la Compagnia di Assicurazioni «La Fondiaria», le cui Agenzie sono incaricate di raccogliere gli abbonamenti e di fornire agli interessati tutte le informazioni richieste. All'affiliato alla C.I.S.A.M. viene rilasciato uno speciale distintivo da apporsi sulla macchina, una tessera di riconoscimento ed un *Bollettino di itinerari*, che, pubblicandosi semestralmente, è sempre tenuto aggiornato e costituisce un aiuto prezioso per l'automobilista perchè contiene una serie di chiare e schematiche carte stradali che abbracciano tutta l'Italia e sulle quali, oltre alle distanze intercorrenti fra i vari centri abitati, sono pure indicate tutte le località provviste di autorimesse, i vari posti di «pronto soccorso» e tutti i posti telegrafici e telefonici pubblici scaglionati lungo le strade. Nelle pagine a fianco di ogni cartina vi è pure un elenco contenente il nome di tutte le località ove esistono posti di soccorso, l'esatto indirizzo

ed il numero telefonico dei posti, gli sconti che le varie autorimesse ed officine affiliate praticano ai Soci della C.I.S.A.M. sui costi della mano d'opera e sui principali articoli di rifornimento, ed altre succinte notizie sulla speciale attrezzatura di ogni autorimessa e indicazioni delle tariffe chilometriche che esse praticano per servizi con vetture di noleggio. Integra poi il bollettino una tabella contenente le tariffe di mano d'opera concordate dalla C.I.S.A.M. coi «garages» e officine affiliate per mettere in grado ogni automobilista di farsi un concetto esatto dell'importo di una determinata riparazione della sua macchina, a seconda del tipo, escluso ben inteso il costo dei pezzi di ricambio, il cui prezzo di vendita, come è noto, viene fissato dalle varie case costruttrici.

Allegate al *Bollettino d'itinerari* vi sono pure numerose cartine schematiche sciolte, divise per itinerari, che riescono molto utili perchè quasi costituiscono un riassunto del bollettino stesso.

I vantaggi che offre la C.I.S.A.M. agli automobilisti ci sembrano quindi apprezzabili perchè oltre all'assistenza gratuita per il soccorso prestato, gli affiliati godono pure di speciali riduzioni sulle prestazioni richieste, ed assistenza morale da parte di tutti i suoi agenti.

Le forme di abbonamento alla C.I.S.A.M. sono tre, distinte dalla durata dell'impegno relativo: *biennale*, con quota annua di L. 160; *quinquennale*, con quota annua di L. 145, e *decennale*, con quota annua di L. 125. Ciò per vetture da turismo. Per i veicoli industriali invece, e cioè per autocarri, autobus, ecc., le quote sono rispettivamente di L. 190, 170 e 150.

I Soci del Touring Club Italiano, a presentazione della tessera godono l'abbuono di L. 10 sulla prima rata di abbonamento.

Siccome l'automobilista affiliato alla C.I.S.A.M. dovrebbe avere la possibilità di comunicare direttamente coi posti di soccorso in qualunque ora del giorno e della notte e quindi anche quando certi posti telefonici pubblici «di estensione» e interurbani non fanno più servizio notturno, la Società predetta sta prendendo accordi con le varie Società Telefoniche per l'istituzione su tutta la rete stradale italiana di un servizio telefonico permanente notturno per le varie località ove esistono posti di soccorso.

Tali accordi sono anzi già stati conclusi con la Società Telefonica Tirrena per la Liguria-Toscana e Lazio.

La VI Coppa delle Mille Miglia.

E' stato approvato dalla commissione sportiva del R.A.C.I. il regolamento della VI Coppa delle Mille Miglia, la quale conserva intatta la sua formula generale, subendo solo alcuni ritocchi di particolari.

Vien confermato il percorso degli scorsi anni: Brescia, Cremona, Parma, Bologna, Firenze, Siena, Viterbo, Roma, Terni, Perugia, Macerata, Ancona, Bologna, Rovigo, Padova, Treviso, Feltre, Primolano, Vicenza, Verona, Brescia. In tutto km. 1635.

Rimane invariato anche l'orario di partenza alle ore 13 del 9 aprile, ma maggiori saranno i distacchi fra macchine e macchine. Partiranno le macchine utilitarie seguite da quelle della classe 1ª, dalle guide interne e da quelle della classe 2ª: indi le altre classi senza alcuna distinzione. Per quanto riguarda le classi ammesse rileviamo che il Regolamento prevede le distinzioni seguenti: classe 1ª: fino a 1100 cmc. di cilindrata; classe 2ª: da oltre 1100 a 1500 cmc.; classe 3ª: da oltre 1500 a 2000 cmc.; classe 4ª: da oltre 2000 a 3000 cmc.; classe 5ª: oltre 3000 cmc. Nelle classi speciali si è mantenuta la categoria «corridori non esperti» dalla quale rimangono esclusi 26 corridori.

Per le vetture a guida interna quest'anno sono ammesse anche le macchine con compressore, e questo favorirà l'eventuale partecipazione di macchine straniere essendosi ormai generalizzato all'estero l'uso del turbocompressore per i tipi gran turismo.

Per quel che riguarda le vetture utilitarie, l'attuale regolamento definisce tali solo quelle che corrispondono, anche come carrozzeria, ai dati di catalogo ed il cui prezzo di vendita al pubblico non sorpassi le L. 24.000.

Il rapido perfezionarsi dei compressori per automobile ed il diffondersi dell'uso fra i costruttori, ha persuaso gli organizzatori ad abolire la categoria delle macchine senza compressore.

I premi sommano a 220 mila lire e variano a seconda delle classi: per le categorie presumibilmente più aperte ed affollate (3ª e 4ª) la dotazione è più forte; per ovvie ragioni è invece minore per le classi 1ª, 2ª e 5ª. Mentre sono invariati i primi cinque premi di classifica assoluta, risultano notevolmente aumentati quelli della categoria «non esperti» e per le macchine utilitarie.

I controlli, eccettuato quello di Roma (a firma e punzone) sono tutti a timbro.

Una utile pubblicazione per gli automobilisti stranieri in Italia.

Con l'approvazione di Sua Eccellenza il Commissario per il Turismo, è in preparazione una utilissima guida intitolata: *L'Automobilista in Italia, guida ed itinerari*.

Edita in quattro lingue, essa risponde pienamente ai requisiti di un indispensabile *vademecum* per il turista automobilista, e verrà distribuita a cura dell'E.N.I.T. e del R.A.C.I., a tutti indistintamente gli automobilisti che varchino le nostre frontiere.

Per farsi un'idea dell'importanza di questa propaganda, occorre tener presente che dalle più recenti statistiche, risulta che nel 1930 sono state temporaneamente importate in Italia circa 44 mila automobili straniere, contro 37 mila del 1929: ossia una media di 145 mila viaggiatori stranieri, hanno varcato la frontiera nel 1930.

Questa nuova Guida per gli Automobilisti in Italia, che viene a colmare una sentita lacuna, libera l'Italia da un increscioso asservimento ad editori stranieri non sempre sereni e disinteressati.

Un « condensatore » per candele d'auto.

Un piccolo accessorio semplice, non ingombrante, di facile e immediata applicazione alle candele d'accensione di qualunque motore a scoppio. Non ostante il suo nome esotico — Kondensator K. G. — il ritrovato è italiano e l'apparecchio è fabbricato in Italia.

Tutti gli automobilisti sanno quante noie ed anche inconvenienti più o meno gravi procuri la deficiente combustione della miscela nei cilindri. Molti tentativi si sono fatti per eliminare tali inconvenienti, talvolta ricorrendo a complicati sistemi di doppia accensione, all'accoppiamento di candele, ecc. Il nuovo trovato, che riunisce e praticamente applica i principi fisici di oscillatore-condensatore-spinterometro, risolve il problema in modo semplice e soprattutto economico, provocando quasi una « intensificazione di frequenza » (osservato al banco di prova, l'arco delle scintille fra le punte appare così intenso da sembrare raddoppiato), ed ottenendo in ogni caso una accensione immancabile e potente. Ne consegue questo utilissimo risultato: non si sporcano le candele, avviamento facile anche con temperatura bassissima, massimo rendimento del motore, economia di benzina, combustione, e quindi possibilità di uso, di altri carburanti.

Gli interessati possono rivolgersi alla Sede della « Kondensator K. G. » in Milano, Corso Italia, 23.

Una Stazione Sperimentale per accumulatori ed impianti elettrici.

E' stata recentemente istituita in Milano — prima in Italia — una Stazione per controllo, verifica e riparazione agli impianti elettrici d'auto, che nel suo concetto informatore si ispira a quanto già si è fatto all'estero nelle Nazioni più vecchie di noi in fatto di organizzazione automobilistica.

Si tratta di un impianto del tutto nuovo e diverso da ogni altro a disposizione del pubblico, provveduto di macchinario speciale e guidato da tecnici provetti. Ogni automobilista che ricorra a questa Stazione può ottenere con tutta prontezza la verifica completa e accurata dell'impianto elettrico, il cui funzionamento, in ogni sua parte (dinamo, spinterogeno o magnete, motorino d'avviamento, ecc.) viene, per così dire, matematicamente controllato. Anche e particolarmente le batterie di accumulatori sono oggetto di cure speciali, e vengono rigenerate mediante un liquido brevettato, il « Super Liftning », che sostituisce la soluzione di acido solforico e si afferma tale da eliminare qualsiasi ossidazione e solfatazione anche nelle piastre, preservandole da corrosioni. Così trattata, la batteria non ha più bisogno di ricariche, bastando la sola dinamo a tenerla in efficienza costante, e la sua durata risulta notevolmente maggiore.

La nuova Stazione Sperimentale ha sede in Milano, Via Giulio Romano, angolo Via Livenza.

Nuova fabbrica di automobili in Cecoslovacchia.

E' stata di recente costituita in Cecoslovacchia la nuova società « Frant Krov Jr. » per la costruzione di automobili, con stabilimento a Maehr Sternberg. Essa si dedicherà esclusivamente alla fabbricazione di piccole vetture utilitarie.

20.000 automobilisti americani « arrestati »?

E' quello che alcuni giornalisti hanno creduto sia avvenuto in Pennsylvania, di dove era giunto un dispaccio che suonava così: « Nello Stato di Pennsylvania, 19.408 automobilisti sono stati arrestati durante i primi sette mesi dell'anno 1931, per infrazioni diverse al codice della strada. In conseguenza 217.407 dollari d'ammenda sono stati riscossi ».

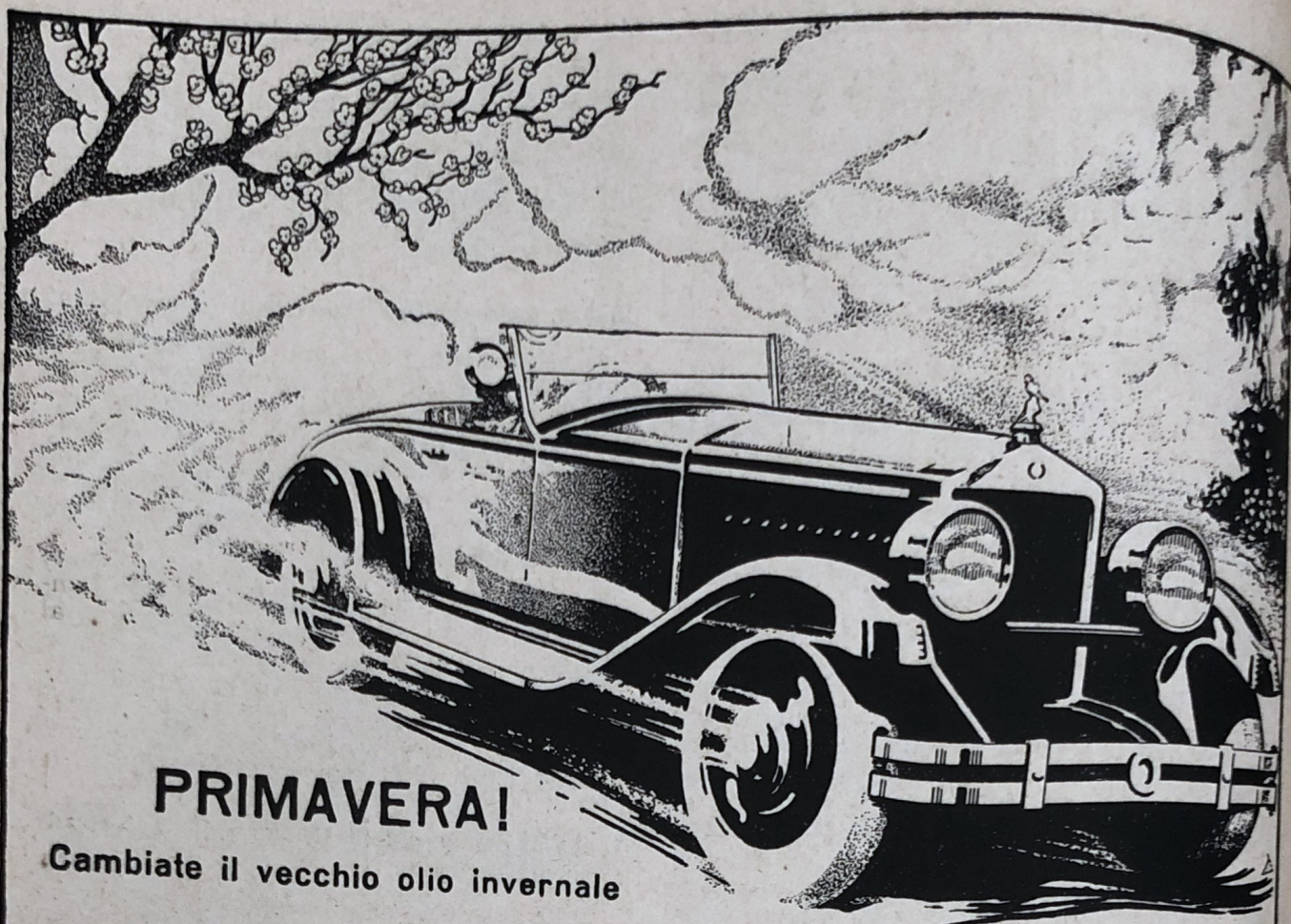
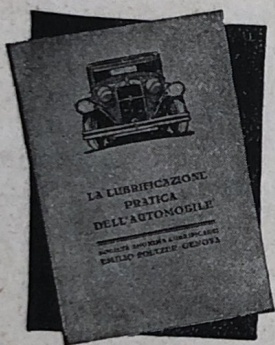
In buon inglese, però — scrive la *Revue Automobile* — ciò non significa affatto che quei quasi 20.000 automobilisti siano stati messi in prigione, ma semplicemente che li si è fatti *fermare* per applicare loro la contravvenzione: prova questa, che laggiù non si pratica la contravvenzione « a volo », come in varî Paesi d'Europa accade tuttora.

Linee di demarcazione in uso sulle autostrade nord-americane.

Sulle autostrade nord-americane, sono state adottate da alcuni anni delle speciali linee di demarcazione per indicare all'automobilista quale è la giusta via da seguire durante la corsa. In California tali linee di demarcazione sono in uso sino dal 1926, ed il sistema ha dato ottimi risultati sia lungo i viali delle città sia in aperta campagna o lungo le strade di montagna. Generalmente il colore adottato è il giallo, che mantiene perfetta la sua visibilità, sia di giorno sia di notte, in seguito ad uno speciale strato di vernice brillante che viene unita al colore stesso. La larghezza della linea di demarcazione varia dai 7,5 ai 15 o 20 cm. a seconda dell'importanza della strada e della intensità del traffico che la percorre.

Il colore preparato nel modo suddetto aderisce in modo perfetto su tutti i vari tipi di pavimentazione stradale, granito, asfalto, ecc.

La tendenza dei colori per le carrozzerie.

Da uno studio dell'*Automobile Color Index* (rivista pubblicata dalla « Duco Color Advisory Service ») si rileva che, tra i sei colori basilari generalmente impiegati per la tinta delle vetture, il colore nero ha continuato ad essere preferito dall'industria automobilistica nord-americana nel 1931. In tale anno infatti il numero indice dei diversi colori usati per la finitura delle vetture è risultato il seguente: nero 196, bleu 114, verde 83, marrone scuro 81, marrone 53 e grigio 43. Nell'anno precedente la preferenza era rappresentata dai seguenti numeri indici: bleu 174, nero 143, verde 101, marrone scuro 92, marrone 56 e grigio 27.

MOTOCICLISMO

La XIII Mostra del Motociclo, a Milano.

Il motociclismo italiano con la tredicesima Esposizione vinse una buona battaglia. Nel corso di una settimana, nel consueto Palazzo della Permanente di Milano, folta di appassionati giunti da ogni regione d'Italia ed anche dall'estero in numero più cospicuo delle annate precedenti, si poterono ammirare i nuovi modelli della produzione nazionale e molti di quelli della industria straniera e constatare come i nostri produttori — per nulla influenzati dalla crisi economica che aveva perfino paralizzato la maggior esposizione londinese — si fossero preparati alla difficile battaglia con la maggior serenità e con la convinzione che, soltanto animosamente lottando, si possono far rifiorire i traffici.

La tendenza rivelatasi alla Esposizione italiana fu quella verso la motoleggera, ossia verso la motocicletta di basso prezzo. Non soltanto da quest'anno la nostra industria si era incamminata per quella via, ma nella recente occasione si potè constatare come tutte le Case estere si fossero messe a seguire tale tendenza, come già si era potuto rilevare al Salone inglese dell'Olympia. Del resto, tra gli espositori di marche straniere presenti a Milano si notò che la tendenza verso i piccoli motori è diventata norma generale e si può affermare che l'esempio italiano ha fatto rapidamente scuola.

Ormai le macchine da 175 cmc. possono svolgere qualsiasi servizio: l'impiego con il motocarrozzino è divenuto comunissimo e l'applicazione ai furgoncini è risultata veramente utile. Il momento è senza dubbio propizio per i motori di tale potenza.

Il ritorno delle biciclette a motore, che sotto i nomi di «ciclomotore» o «motobici» riapparvero alla Esposizione, sembrò una esagerazione delle tendenza verso la potenzialità ridotta della motocicletta. Le biciclette a motore erano scomparse; ma può darsi che quel piccolo motore di 75 cmc. che predominava alla Mostra possa far ritornare di moda una soluzione che sembrava avesse fatto il suo tempo.

Per quanto l'attenzione e il favore fossero rivolti alla motoleggera, richiamarono molta attenzione le novità assolute, quelle che confermarono la costanza degli industriali italiani nello studio di nuove soluzioni ai problemi del perfezionamento. Tra questi nuovi modelli ottenne un vivo interessamento il tre cilindri Guzzi da 500 cmc., presentato accanto al quattro cilindri che già aveva fatto le sue prove all'Autodromo di Monza in autunno. Si tratta di un gruppo disposto orizzontalmente, con testa riportata, cambio in blocco, accensione a spinterogeno, montato su telaio elastico. Con molta simpatia fu accolta la motocicletta Mariani a nafta, che rappresenta un tentativo degno di ogni considerazione. Il maggior problema dei motori a nafta è quello dell'avviamento e la Casa Mariani ha ritenuto opportuno di applicare due carburatori: uno per l'avviamento a benzina, l'altro per la marcia normale a nafta. Cio rappresenta il punto discutibile di questa motocicletta, che si propone di realizzare la notevole economia consentita dall'impiego della nafta, in confronto di quello della benzina.

Nessuna Casa mancò, anche in difetto di novità assolute, di presentare notevoli perfezionamenti ai modelli già noti.

Per i prezzi non è sembrato sia stato raggiunto quel notevole buon mercato che era lecito sperare, per quanto sensibili riduzioni siano state praticate in confronto della stagione scorsa. La diffusione della motocicletta, oggi che le strade sono generalmente ottime, e le macchine hanno raggiunto una sicurezza di marcia che può consentire anche al più digiuno di meccanica di compiere un viaggio senza troppe preoccupazioni, e la propaganda sportiva si diffonde ed è incoraggiata, può trovare il solo ostacolo nella questione del prezzo. Gli industriali più in vista, quelli che sentono tutto il nuovo fervore che si agita intorno alla motocicletta in Italia, ebbero occasione di affermare nel corso della Esposizione che i prezzi stabiliti per la stagione 1932 sono i minimi possibili per consentire un modesto reddito al capitale impiegato. Bisogna credere loro, perchè nessuno meglio del fabbricante è convinto che il maggior segreto per vendere oggi è quello di ridurre nel modo più stretto il guadagno per allargare le basi del traffico.

Il Calendario motociclistico del 1932.

I 2500 motociclisti che hanno preso parte alla Rosa d'Inverno organizzata nel periodo di apertura della Esposizione del Ciclo e del Motociclo, hanno offerto la miglior dimostrazione della vitalità di questo sport e della facilità con la quale si possono mobilitare e inquadrare in ogni regione d'Italia centurie di provetti guidatori del popolare mezzo meccanico. La stagione motociclistica — anche per questo brillante primo atto — promette di essere oltremodo interessante, tanto più che le diverse Case hanno assicurato i dirigenti del M. C. d'Italia di voler partecipare attivamente alle maggiori competizioni.

La C. S. ha stabilito il Calendario delle manifestazioni, fissando fra le altre le dieci seguenti che serviranno alla classifica del Campionato: 17 aprile: Gr. Premio della F. I. C. M. da disputarsi sulla pista dell'Aeroporto del Littorio a Roma; 1º maggio: 13ª Targa Florio sul Circuito della Madonie; 15 maggio: Circuito di Bologna; 5 giugno: Circuito di Lugo; 26 giugno: Circuito del Lario; 10 luglio: Circuito di Arona; 24 luglio: Coppa del Mare a Livorno; 21 agosto: Circuito di Redipuglia; 2 ottobre: Targa Napoli; 16 ottobre: Circuito Principe di Piemonte a Rapallo.

LE MELODIE BELLE
DELLA RADIO E DEL FONOGRAFO
riunite nel
TELEFUNKEN 345
RADIOFONOGRAFO
Il più perfezionato dei radioricevitori
Il più melodioso dei fonografi.
Un giro e tutta Europa suona e canta per voi,
Un disco ed udrete la musica preferita, l'artista prediletto.
Manovra facile anche ad un bambino,
Ricezione impeccabile delle trasmittenti europee,
Forma signorile, costruzione moderna.
Voce impareggiabile.
Confrontatelo con altri tipi, provatelo e resterete convinti.
PREZZO, completo di valvole ed altoparlante
L. 3000.--
tasse governative comprese
VENDITA RATEALE
SIEMENS Soc. An.
Reparto Vendita Radio sistema TELEFUNKEN
3, Via Lazzaretto - MILANO (118) - Via Lazzaretto, 3
Filiale: ROMA - Via Frattina, 50-51
TELE FUN KEN
TELEFUNKEN
Mucci

Fra le altre importanti gare iscritte al Calendario si notano il Gran Premio delle Nazioni da corrersi il 24 maggio all'Autodromo di Monza, il Raid Nord-Sud fissato per il 12 giugno, la Susa-Moncenisio, valevole per il Campionato europeo della montagna, stabilito per il 7 agosto, la Sei Giorni internazionale che si svolgerà nei giorni correnti dal 30 agosto al 5 settembre e infine il Raduno dei Centauri a Roma che il M. C. d'Italia organizza per l'11 settembre.

La Sei Giorni internazionale.

Per il secondo anno, grazie alla ripetuta vittoria dei campioni della Gilera, la prova di regolarità internazionale chiamata comunemente la «Sei Giorni» verrà disputata in Italia.

Dal percorso è escluso ogni sconfinamento e le sei tappe avranno inizio e si concluderanno a Merano, dove si svolgerà pure la prova finale di velocità, su un circuito alle porte della città.

Fra le novità introdotte una delle più notevoli è l'adozione di una tappa seminotturna, per mettere a prova, tra gli altri organi della macchina, anche gli impianti di illuminazione. Le velocità minime di marcia, sono state elevate a km. 35 e 40, rispettivamente per le due categorie di macchine ammesse. E' stato pure stabilito di evitare le partenze simultanee dei componenti ogni singola squadra, ma di imporre un opportuno intervallo, allo scopo di poter meglio valutare l'efficienza complessiva della pattuglia. Infine è fatto obbligo di adottare carburanti reperibili alle comuni fonti di rifornimento, escludendo pertanto le miscele appositamente preparate.

La Fiera di Torino.

Sotto gli auspici dell'Unione Industriale e delle altre associazioni economiche e sindacali di categoria e promossa dalla Federazione provinciale dell'Artigianato, dal 12 al 21 corrente avrà luogo a Torino nel Palazzo delle Belle Arti al Valentino la Settima Fiera del Ciclo e Motociclo. L'interessante manifestazione che fa parte del programma della «Primavera Torinese», riuscirà anche quest'anno una importante manifestazione della produzione nazionale.

Il Congresso del Motociclismo italiano.

Per la prima volta nel nostro Paese, industriali, commercianti, rappresentanti di Enti e di associazioni, giornalisti, organizzatori di manifestazioni sportive e cultori del rapido mezzo si sono riuniti alla fine dello scorso gennaio per discutere i problemi vitali della motocicletta. Il Congresso, tenutosi a Roma nell'Aula Magna del Palazzo della Provincia, non ebbe soltanto scopi propagandistici, ma servì a gettar le basi di un maggiore e rapido potenziamento del motociclismo italiano. I Congressisti non si sono abbandonati a vane accademie verbali, ma hanno ascoltato importanti relazioni affidate in buona parte a competenti del ramo, a tecnici, ad esperti, i quali trattarono i temi loro proposti con quella visione pratica che è la prerogativa dei competenti e degli uomini di affari. Ed è stata certamente assai significativa la nuova dimostrazione di vitalità e di forza del motociclismo italiano che ha riunito le sue rappresentanze migliori per discutere del suo avvenire in un momento che l'industria motociclistica d'oltre confine ritiene assai grave.

Il Commissario del M. C. I., Barone Riccio del Riccio, tenne la relazione inaugurale. Tra le altre relazioni, seguite con il maggiore interesse, ci piace segnalare quella dell'On. Italo Bonardi su «La motocicletta strumento di turismo popolare».

Campionato di II Categoria del M. C. I.

Allo scopo di valorizzare meglio gli uomini che più si distinguono nelle maggiori competizioni motociclistiche e di invogliare e spingere i giovani a cimentarsi per raggiungere i posti di avanguardia di questo sport, il M. C. I. ha provveduto a trasformare il Campionato di II Categoria, basandosi su criteri regionali, sia perchè essi meglio inducono alla emulazione, sia perchè più convenienti dal lato economico per i concorrenti. Tale Campionato verrà effettuato per eliminatorie regionali e interregionali, a seconda della importanza della Zona. Per le eliminatorie sono stati stabiliti i seguenti gruppi: Piemonte e Liguria; Lombardia; Tre Venezie; Emilia; Toscana; Umbria; Marche e Abruzzo; Lazio e Sardegna; Campania, Puglia e Basilicata; Calabria e Sicilia; Colonie. Per ogni gruppo si disputeranno tre prove, di cui una almeno di velocità in circuito chiuso. Alla gara finale di Campionato potranno partecipare i vincitori di ogni classe delle eliminatorie regionali e interregionali, ciascuno dei quali avrà il titolo di campione regionale o interregionale. I vincitori della gara finale saranno proclamati campioni italiani di seconda categoria e nell'anno seguente passeranno di diritto a far parte della prima categoria.

La Commissione sportiva ha anche approvato un regolamento per la licenza di costruttore. Ciascun costruttore nazionale, infatti, o rappresentante generale di macchine straniere, dovrà ottenere dal M. C. I. una apposita licenza di costruttore, senza di che nessuna macchina di tale marca potrà partecipare a manifestazioni motociclistiche. Per quest'anno la licenza di costruttore è obbligatoria solamente per le gare nazionali di velocità in circuito chiuso e per tutte le gare in calendario internazionale.

Il secondo giro motociclistico d'Italia.

Per iniziativa del Moto Club di Genova avrà luogo dal 3 al 10 aprile il secondo giro turistico d'Italia, sul percorso Genova, Pavia, Brescia, Treviso, Trieste, Mestre, Ravenna, Ancona, Pescara, Foggia, Bari, Taranto, Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria, Paola, Salerno, Benevento, Caserta, Roma, Grosseto, Pisa, Genova. Totale, km. 3700. Le domande di iscrizione dovranno pervenire al signor Luciano Bogliolo, via Assarotti, 40, Genova, non oltre il 10 marzo.

A coloro che per natura, età o malattia non hanno occhi perfetti - e sono la gran maggioranza - è saggio consiglio di provvedersi di un paio di occhiali ben adatti al proprio caso e formati con **lenti veramente buone.**

Le solite lenti comuni sono sempre gravemente difettose: appena lo sguardo si sposta dalla linea centrale, esse danno immagini confuse. Chi le porta è costretto a rinunciare alla rapida ed espressiva mobilità degli occhi e, per poter guardare all'ingiro, è costretto ad aiutarsi con tardi e sgraziati movimenti del collo.

Buone lenti da occhiali sono quelle che consentono una visione netta e distinta non solo attraverso il centro della lente, ma altresì in qualunque direzione obliqua, dal centro fino ai bordi, concedendo così un campo visivo amplissimo e limpidissimo. Sono queste lenti quelle che riproducono le immagini "punto per punto"; quelle che cioè sono corrette dall'aberrazione prodotta dall'astigmatismo dei raggi obliqui. Si faccia però bene attenzione che non tutte le lenti incurvate (rigonfie) possiedono questo fondamentale requisito.

Le LENTI

ZEISS
Punktal

corrispondono in modo completo e perfetto al suddetto postulato. **Esse danno una grata sensazione di benessere e di sicurezza e mettono chi le porta del tutto alla pari con chi ha vista sana e normale.**

Vendita ed accurata applicazione presso tutti i buoni ottici.

Opuscoli ill. "Punktal 162" gratis e franco spedisce **"La Meccanoptica"** - Milano (105), Corso Italia, 8 - Rappr. Gen. **Carl Zeiss, Jena**

PNEUMATICI

PER AUTO
PER VEICOLI INDUSTRIALI
PER MOTO
PER CICLO
PER AEREI

ACCESSORI

ASSORTIMENTO COMPLETO

TENNIS

RACCHETTE, PALLE e SCARPE

GOLF

BASTONI E PALLE

STIVALONI

DI GOMMA
PER CACCIA
PESCA
LAVORI
AGRICOLI

LANX MILANO

DUNLOP

SOCIETÀ ITALIANA

TURISMO

La Fiera di Tripoli e il viaggio automobilistico alle porte del Sahara.

Come annunciammo nel nostro numero precedente, l'8 marzo avrà luogo l'inaugurazione della Sesta Fiera Campionaria di Tripoli, che durerà fino all'8 maggio.

Avrà anche quest'anno carattere internazionale, maggiormente accentuato da importanti partecipazioni ufficiali straniere. Infatti alcune importanti Nazioni colonizzatrici saranno presenti con mostre coloniali e metropolitane.

Le nostre Colonie vi saranno anche quest'anno largamente rappresentate. Si preannuncia veramente notevole la partecipazione della Cirenaica per la quale si è allestito un apposito padiglione in muratura. Oltre ad esso il quartiere della Fiera avrà altre novità, sia nel campo delle costruzioni in muratura, sia per quanto si riferisce a sistemazione stradale. Così nel piazzale delle Colonie italiane è sorto un grande edificio permanente, artistica riproduzione dei mercati coperti arabi, il quale ospiterà le mostre dell'artigianato indigeno.

L'Ente Autonomo organizzatore sta svolgendo una attiva propaganda per attirare in Tripolitania, in occasione della Sesta Fiera, larghe correnti di visitatori italiani e stranieri. Accanto allo scopo commerciale, la Fiera di Tripoli persegue anche quello di far conoscere la nostra maggiore Colonia mediterranea, che, oltre a offrire ai visitatori la visione incomparabile del suo paesaggio e dei suoi costumi, infonde in essi la certezza del suo prospero avvenire economico.

Anche questa Sesta edizione della Fiera di Tripoli dà occasione a notevoli facilitazioni di viaggio: riduzione del 50 % sulle Ferrovie dello Stato per i viaggi da qualunque stazione ai porti d'imbarco; del 50 % per il viaggio marittimo, accordato dalle Società Florio e C. I. T. R. A.; del 30 % nei servizi aerei; del 50 % circa per il trasporto di autoveicoli a seguito dei passeggeri, ai partecipanti ai viaggi automobilistici alle porte del Sahara e nel Fezzan. Di questa, che può dirsi la manifestazione turistica più saliente del periodo fascistico, abbiamo già parlato diffusamente nel nostro numero di gennaio, riproducendone anche lo schizzo.

Gli itinerari fissati sono tre: uno, di 25 giorni, comprendente un percorso di circa 4500 chilometri; un secondo, di 17 giorni, col solo viaggio al Fezzan; un terzo, di 7 giorni col solo viaggio a Gadames. Coloro che non dispongono di automobile propria possono affittarne a buone condizioni a Tripoli. Si avranno partenze progressive dal 1° febbraio al 31 maggio.

Il Comitato Organizzatore ha curato la pubblicazione di un prospetto illustrato e di un elegante volume, *Alle porte del Sahara*, di 52 pagine con una trentina di tavole fuori testo raffiguranti paesaggi e costumi delle località comprese nell'itinerario, del quale viene data una diffusa e colorita descrizione. Esso viene inviato gratuitamente a chi ne faccia richiesta all'Ufficio Fiat, Casella Postale 212, Tripoli; oppure al R. A. C. I., Via Po, 17, Roma; oppure all'Ente Autonomo Fiera di Tripoli, Ufficio Turistico, Via Tritone, 87, Roma.

Carta di turismo alpino per i sudditi stranieri.

Come è noto, gli Stranieri residenti nel Regno possono recarsi, a scopo di diporto, nelle zone di confine oltre la linea di vigilanza delle forze di polizia, purchè siano muniti di tessera alpinistica o di visto sui loro passaporti, rilasciati dal questore competente di uno dei settori delle provincie di confine.

Ora, allo scopo di facilitare lo sviluppo del turismo alpino, è stata estesa tale facilitazione anche agli Stranieri residenti all'estero, ai quali i R. Uffici diplomatico-consolari italiani possono rilasciare uno speciale visto sul passaporto, che conferirà al documento carattere di carta di turismo alpino per un determinato settore di confine. Il visto è gratuito, ma tale gratuità è subordinata al possesso, da parte del richiedente, di un passaporto valido per l'entrata nel Regno col pagamento della relativa tassa qualora l'interessato appartenga ad un Paese col quale vige l'obbligo del visto a pagamento.

Notizie sulle nostre stazioni di sports invernali frequentabili in marzo e aprile.

Riteniamo opportuno riportare dal Notiziario Turistico dell'E. N. I. T., alcuni ragguagli schematici sulle principali nostre stazioni sportive invernali, limitandoci naturalmente a quelle la cui stagione giunge almeno sino a marzo.

PIEMONTE.

Cogne (m. 1534 - prov. di Aosta). Dicembre-marzo. Alberghi tre, con 200 letti. Sci, ramazze.

Clavières (m. 1960 - prov. di Torino). Novembre-aprile. Alberghi sette con 330 stanze. Sci, due trampolini, bobsleigh, pattinaggio.

Sestrières (Colle di) (m. 2033 - prov. di Torino). Dicembre-aprile. Alberghi uno, con 100 letti. Sci, escursioni. Teleferica.

Bardonecchia (m. 1312 - prov. di Torino). Dicembre-marzo. Alberghi dodici, con 450 letti. Sci, trampolino per salti fino a 50 m., pattinaggio.

Val Formazza (San Michele) (m. 1247); *Cascata del Toce* (m. 1675 - prov. di Novara). Novembre-marzo. Alberghi rispettivamente due con 60 letti; uno con 120 letti. Sci, scikiöring, bobsleigh; alla Cascata del Toce, campo di pattinaggio coperto.

Mottarone (Vetta del) (m. 1491 - prov. di Novara). Dicembre-marzo. Alberghi tre, con 200 letti. Sci, trampolino, bobsleigh, pattinaggio.

LOMBARDIA.

Ponte di Legno (m. 1258 - prov. di Brescia). Dicembre-marzo. Alberghi sette, con 450 stanze.

Sport, sci, trampolino di salto, trampolino d'allenamento, bobsleigh, skeleton, pattinaggio.

Livigno (m. 1816 - prov. di Sondrio). Dicembre-aprile. Alberghi due, con 63 letti. Sci, scikiöring.

TOSCANA.

Boscolungo Abetone (m. 1385 - prov. di Pistoia). Dicembre-marzo. Alberghi tre, con circa 60 letti. Sci, trampolino per salti.

VENEZIA TRIDENTINA.

Cortina d'Ampezzo (m. 1224 - prov. di Belluno). Dicembre-marzo. Alberghi ventinove, con 2000 letti; cento ville private con 800 letti. Sci, due trampolini, scikiöring, pista per bob, campo di pattinaggio (hockey, curling), piste minori (slittini, skeleton).

Val Gardena: Ortisei (m. 1236), Santa Cristina (m. 1428), Selva (m. 1563), Plan (m. 1618). Prov. di Bolzano. Dicembre-marzo in valle, fino in aprile in montagna. Alberghi: Ortisei 400 letti; Santa Cristina 150; Selva e Plan 100; Scuola di sci a Monte Pana (m. 1675) 70 letti. Sports: Ortisei, pattinaggio e trampolino; S. Cristina, pattinaggio; Selva, pattinaggio e grande trampolino.

Corvara (m. 1568 - prov. di Bolzano). Dicembre-aprile. Alberghi uno, con 70 letti. Sci.

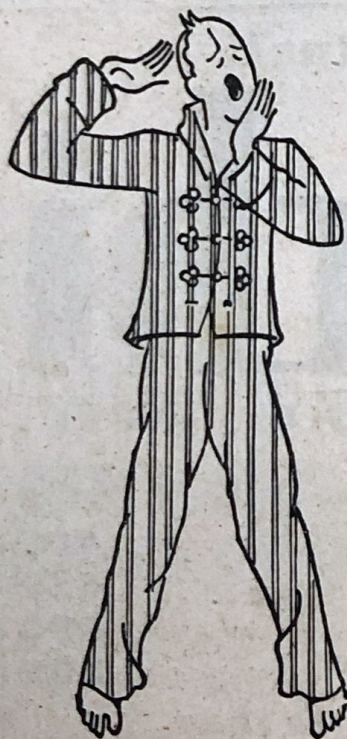
Vipiteno (m. 948 - prov. di Bolzano). Dicembre-marzo. Alberghi sedici, con 200 letti. Sci, bobsleigh, slittini, skeleton, pattinaggio.

Colle Isarco (m. 1098 - prov. di Bolzano). Dicembre-marzo. Alberghi nove, con 400 letti. Sci, trampolini, scikiöring, bobsleigh su due piste, pattinaggio, curling.

Bolzano con Altipiano del Renon (Bolzano m. 266; Altipiano Renon m. 1250; ferrovia a cremagliera). Dicembre-marzo. Alberghi dieci, con 300 letti. Sci, pattinaggio, hockey. A 25 km. da Bolzano si trova pure il Passo della Mendola (prov. di Trento); vi si accede anche con tranvia e funicolare.

Merano (prov. di Bolzano) teleferiche per Avelengo e San Vigilio. Altopiano di Avelengo da m. 1300 a m. 2050. Dicembre-marzo. Alberghi cinque, con 100 letti. Sci, trampolino, tre piste per slittini. Giogo di San Vigilio (m. 1795). Dicembre-marzo. Alberghi due con oltre 60 letti. Sci, trampolino, ramazze.

Gruppo Ortles Cevedale (prov. di Bolzano), vette che sfiorano i 4000 m. Salite ed escursioni con sci in alta montagna. Nevai e ghiacciai. Solda (m. 1842), Trafoi (m. 1543) sulla strada dello Stelvio. Novembre-aprile. Alberghi: a Solda, un albergo con 90 letti; a Trafoi, tre alberghi con 150 letti. Ortles (m. 3904), Cevedale (m. 3778).

Val Pusteria (prov. di Bolzano) con San Candido (m. 1175), Dobbiaco (m. 1250), Villabassa (m. 1154), Brunico (m. 830). Alberghi varii con moltissimi letti. Dicembre-marzo; in montagna sino ad aprile. Sci, pattinaggio, trampolini.

San Vigilio di Marebbe (m. 1201 - prov. di Bolzano). Dicembre-marzo. Alberghi tre, con 100 letti. Sci, slittini, pattinaggio.

Trento - con la Montagna della *Paganella* e il Passo della *Mendola*. Dicembre-aprile. Alberghi al Santel e a Fai con circa 200 letti; alla Mendola (m. 1363) tre alberghi, con 70 letti. Sci, bobsleigh, teleferica verso la vetta della Paganella.

San Martino di Castrozza (m. 1500 - prov. di Trento). Dicembre-marzo. Alberghi dieci a Predazzo, tre a Bellamonte (m. 1373), uno a Paneveggio (m. 1541), quattro al Passo di *Rolle* (m. 1984). Sci, trampolini per salti, trampolino per allenamento, bobsleigh, pattinaggio.

Canazei (*Val di Fassa* - m. 1463 - prov. di Trento). Dicembre-marzo. Alberghi: parecchi. Sci.

Altopiano di Lavazè (m. 1808 - prov. di Trento). Dicembre-aprile. Alberghi uno, con 60 letti. Sci, bobsleigh, pattinaggio.

Il controllo del Commissariato del Turismo sulle Aziende di Viaggio e sugli Uffici di Turismo.

E' stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* un Decreto del Capo del Governo per cui le funzioni di vigilanza e di controllo sulle Agenzie di Viaggio e sugli Uffici di Turismo, demandate al Commissario per il Turismo dall'articolo 1 del Decreto 20 aprile 1931, avranno principalmente per oggetto l'orientamento generale dell'attività turistica dell'Azienda, l'efficienza della sua attrezzatura e della sua organizzazione di propaganda, l'applicazione di eque tariffe globali per i viaggi in Italia, il funzionamento dei vari servizi e, in particolare modo, di quelli di informazione, dei mezzi di trasporto, degli interpreti e delle guide.

Il Commissario per il Turismo, per l'esercizio della vigilanza e del controllo, può avvalersi di ispettori. Il rilascio delle licenze è subordinato all'accertamento, da parte del Commissariato per il Turismo, che il richiedente abbia l'idoneità tecnica e i mezzi adeguati per esercitare l'Agenzia o l'Ufficio turistico.

Autolinea di gran turismo Genova-Firenze-Roma.

Il 15 febbraio scorso si è inaugurato l'autoservizio bisettimanale di gran turismo Genova-Pisa-Firenze-Perugia-Roma, esercito dalla Impresa Lazzi e Govigli di Pistoia.

La partenza da Genova (Via Balbi N. 162) ha luogo ogni martedì e sabato, alle ore 8,30, con arrivo a Roma rispettivamente il mercoledì e la domenica alle ore 20. La partenza da Roma (Piazza Barberini N. 3) avviene ogni mercoledì e sabato alle ore 8,30, con arrivo a Genova rispettivamente il giovedì e la domenica alle ore 20. Il prezzo del biglietto per l'intero percorso Genova-Roma, o viceversa, è di L. 320.

Vengono visitate le principali città toccate, ed i loro maggiori monumenti. Il servizio viene effettuato con confortevoli vetture Pullman Lancia.

FERROVIE

Istituzione di nuovi tipi di biglietti sulle Ferrovie dello Stato.

Con due Decreti di S. E. il Ministro delle Comunicazioni è stata approvata la istituzione di nuovi tipi di biglietti, che contribuiranno all'incremento del traffico.

Si è così istituito un *« biglietto di libera circolazione a pagamento »*, che è in sostanza una nuova forma di abbonamento ad estesa percorrenza a modico prezzo e che consente grande libertà nell'uso. La validità è di 8 e di 15 giorni. Può essere rilasciato o per l'intera rete, o per tutta la rete a nord della linea Livorno-Firenze-Rimini, o per tutta la rete a nord della linea Napoli-Foggia, o per tutta la rete al sud della linea Roma-Ancona: quindi quattro itinerari.

A dare un esempio della convenienza basterà dire che entro i limiti del secondo o del terzo itinerario un viaggiatore potrà effettuare un numero illimitato di viaggi, per la durata di 14 giorni, in III classe, *valendosi di tutti i treni*, pagando solo L. 400.

Il biglietto viene consegnato *nello stesso giorno della richiesta* ed è posto in vendita presso le agenzie in Italia e all'estero e presso le principali nostre stazioni e quelle di confine. E' stato anche disposto che in particolari casi di urgenza il biglietto possa essere rilasciato immediatamente su richiesta.

Anche per il documento di identità, da presentare ad eventuali richieste del personale ferroviario per l'utilizzazione del biglietto, si è molto semplificato in confronto delle norme degli abbonamenti: infatti sarà tenuto valido come documento di identità il passaporto per gli stranieri e per gli italiani residenti all'estero, e la carta di identità o un documento equipollente per i residenti nel Regno.

Una seconda innovazione è costituita dall'abbinamento di due qualunque biglietti di abbonamento a serie, attualmente esistenti. In questo modo vengono offerte al pubblico circa duecento nuove combinazioni di biglietti di abbonamento. Con l'abbonamento abbinato il prezzo globale risulterà più conveniente di molto di quello che dovrebbero spendere attualmente i viaggiatori per procurarsi separatamente le due serie di abbonamenti. Così, mentre attualmente per acquistare un abbonamento annuale di 3ª classe della Serie XV (Tre Venezie) ed un'altro della Serie II (Italia Media), il viaggiatore dovrebbe spendere L. 5571, le due serie richieste *abbinate*, in relazione alla riforma, costeranno soltanto L. 3890: in confronto della situazione attuale di cose il viaggiatore verrà a risparmiare L. 1681.

Trattasi, come si vede, di due importanti provvedimenti, tendenti a favorire il pubblico italiano e straniero.

Biglietti diretti internazionali per la « Primavera Siciliana ».

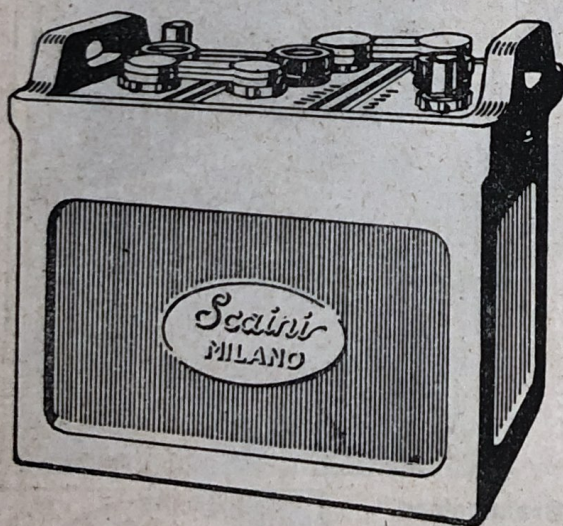
Anche quest'anno sono state ripristinate, migliorandole in alcuni punti, le facilitazioni per la « Primavera Siciliana », le quali saranno accordate per tutta la durata dal 1° gennaio al 30 giugno. Per agevolare maggiormente gli stranieri sono stati istituiti biglietti diretti internazionali in provenienza dalla Germania e dalla Svizzera. Le facilitazioni della « Primavera Siciliana » offrono la possibilità ai viaggiatori non solo di un magnifico soggiorno in Sicilia, ma anche di un comodo viaggio attraverso la Penisola, data la lunga validità e la facoltà di fermate sul percorso.

Soppressione del servizio di 1ª classe su alcune linee.

Evidentemente siamo in periodo di trasformazione sulle nostre Ferrovie di Stato. La soppressione in via ordinaria dei servizi di 1ª classe, mantenendoli soltanto eccezionalmente per alcuni treni diretti interessanti le relazioni internazionali, è già stata effettuata da qualche tempo sulle linee ferroviarie germaniche. La nostra riforma è meno radicale: si limita ad alcune linee e tratti di linea e ai treni accelerati od omnibus. Ragioni economiche e ragioni di esercizio vi concorrono come determinanti: trattasi di ottenere una migliore, più completa e meno costosa utilizzazione delle vetture. E' chiaro che per percorsi relativamente brevi e non effettuati con treni celeri un viaggio di prima classe diventa un po' troppo di lusso e non è in relazione con le particolari esigenze di quei viaggi.

Per cominciare, il servizio di 1ª classe è stato soppresso, dal 1° febbraio corrente, su circa una cinquantina di linee e tratti di linee, ma non è da escludere che il sistema possa estendersi.

Per quanto riguarda i viaggiatori, è da notare che nelle condizioni generali di ammis-

sione dei viaggiatori nei treni, contenute nell'Orario Generale, già esisteva una disposizione in base alla quale, nei casi di treni con sole carrozze di 1ª e 3ª classe o con sole carrozze di 3ª classe, i viaggiatori stessi provvisti di biglietto per la classe mancante debbono prendere posto in quella inferiore senza diritto ad alcun rimborso sul prezzo del biglietto. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è però venuta incontro agli interessi dei viaggiatori, adottando un sistema di norme molto eque. Così è stato disposto che la tassazione dei biglietti a tariffa ordinaria e ridotta *in genere* (30 %, 50 % e 70 %) di 1ª classe, valevoli per percorrenze interessanti anche tratti di linea su cui il servizio è limitato alla 2ª e 3ª, dovrà essere effettuata computando per tutto il percorso del biglietto il prezzo per la 2ª ed aggiungendo la differenza di prezzo fra la 1ª e la 2ª per il percorso servito dalla 1ª classe. Ove in qualche caso, computando per tutto il percorso del biglietto il prezzo di 1ª classe, ne risultasse un prezzo più favorevole per il pubblico, dovrà essere riscosso quest'ultimo.

Invece per quanto riguarda i biglietti di abbonamento, ordinari e a serie, intera rete, circolari, nonchè per quelli relativi a viaggi di comitive (limitatamente per questi ultimi ai casi in cui non si tratti di un percorso di corsa semplice), la tassazione continuerà ad essere praticata senza tener conto delle eventuali limitazioni di servizio sulle linee comprese nel biglietto: quindi i viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe dovranno prendere posto in 2ª senza diritto a rimborso di prezzo.

Certo la limitazione del servizio alla 2ª e alla 3ª classe, se è utile dal punto di vista dell'esercizio e dell'economia ferroviaria, porta — nei casi di viaggi di transito — qualche complicazione nella tassazione e pertanto son necessari adattamenti come quelli già presi dall'Amministrazione ferroviaria ed innanzi accennati.

Per l'uso dei biglietti di abbonamento.

Com'è noto, per l'uso dei biglietti di abbonamento e delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo, il viaggiatore deve essere in possesso o della speciale tessera di riconoscimento rilasciata dall'Amministrazione ferroviaria o della tessera postale. Con recente provvedimento è stata ammessa, come documento analogo di identificazione, la tessera rilasciata dalla Camera dei Consoli di Bologna.

L'assunzione dei servizi automobilistici da parte dello Stato.

Quando comparirà questo numero della Rivista forse i primi servizi assunti dalle nostre Ferrovie saranno già da qualche giorno in esercizio. Anche qui siamo in periodo di trasformazione e, sotto un certo punto di vista, di evoluzione.

Il Regio Decreto-Legge, che tante discussioni ha suscitato, dice precisamente che il Ministro delle Comunicazioni ha facoltà, sentito il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, di stabilire, in relazione alle esigenze del traffico, i servizi ferroviari sulle linee esercitate dallo Stato ed è altresì autorizzato a sostituire parzialmente o totalmente i servizi ferroviari con servizi automobilistici, o facendoli esercitare direttamente dall'Amministrazione ferroviaria o affidandoli all'industria privata. Inoltre il Ministro può anche affidare alle Ferrovie dello Stato altri servizi automobilistici integranti la rete ferroviaria. L'Amministrazione ferroviaria ha l'esclusività del servizio sulle linee automobilistiche ad essa affidate.

L'Amministrazione ferroviaria provvede all'esercizio dei servizi automobilistici ad essa affidati, direttamente o a mezzo di imprese, alle quali essa partecipa, o mediante appalto a mezzo di altre imprese.

Infine, con decreti reali, su proposta del Ministro delle Comunicazioni, può essere ordinata la soppressione delle linee ferroviarie i cui servizi siano stati sospesi.

Sono pochi articoli, ma costituiscono insieme la delineazione di un programma di riforma e di trasformazione vasto, complesso, coraggioso.

Fin dove saranno estesi questi provvedimenti? E' difficile fare pronostici, o, per meglio dire, è impossibile farne. Saranno dapprima pochi, in apparenza timidi, esperimenti; poi la riforma procederà più rapida e più sicura.

Ogni mutamento di un sistema, dato il complesso delle situazioni e degli interessi che momentaneamente sposta, non può avvenire senza perturbamenti: occorre che questi perturbamenti siano ridotti al meno possibile.

In questo non si può procedere con criteri aprioristici, ma occorre procedere caso per caso e risolvere tuttavia con prontezza. Al servizio ferroviario sicuro e regolare occorre talora sostituire un altro servizio egualmente sicuro e regolare, ma meno costoso per l'azienda e nello stesso tempo più consono alle esigenze del traffico moderno per la frequenza delle corse e per vari altri adattamenti.

Facilitazioni e riduzioni ferroviarie all'estero.

Nel precedente numero della Rivista abbiamo parlato delle facilitazioni che si accordano in Francia, Germania, Cecoslovacchia e Ungheria. Per completare questa parte della rubrica accenneremo a quelle che si accordano in Svizzera e prima di tutto alle facilitazioni di maggior interesse turistico.

I viaggiatori con sci o con slitte, che servono a loro uso, possono farle trasportare gratuitamente nei bagagliai o prenderle con sè quando il treno abbia vetture o compartimenti di III classe specialmente destinati agli sportivi. Analogamente i viaggiatori possono far trasportare sempre gratuitamente, nei bagagliai, i canotti pieghevoli che non eccedono i 25 kg. se trattasi di canotti a un posto e i 30 se di canotti a due posti: in quest'ultimo caso, tanto per gli sci e le slitte, quanto per i canotti non si procede da parte della ferrovia alla formalità della registrazione come se si trattasse di un bagaglio, ma gli oggetti vengono consegnati senza formalità alcuna; basta che su di essi sia indicato il nome e l'indirizzo del viaggiatore. Nello stesso modo gratuitamente si procede pure per il trasporto degli strumenti per il gioco del golf consegnati *brevi manu* dal viaggiatore al bagagliere.

I titolari di biglietti di abbonamento o di carte d'autorizzazione per biglietti a metà

prezzo beneficiano di una riduzione di poco più del 33 % per il trasporto dei velocipedi (escluse le motociclette) che prendono con sè nei loro viaggi e di cui si servono per effettuare corse in partenza da stazioni ferroviarie.

Anche la Svizzera ha biglietti con speciale riduzione di fine settimana per gli sports invernali. Questi biglietti sono rilasciati ai viaggiatori che si recano ad una stazione invernale e ne ritornano oppure provengono da un'altra stazione invernale. La riduzione è di circa il 37 %. I biglietti sono rilasciati il sabato e la domenica nel periodo da metà novembre a metà marzo. La validità massima va dal sabato al lunedì, in cui deve essere al più tardi effettuato il ritorno.

Com'è noto, le Ferrovie svizzere organizzano ben sovente viaggi in comitive e in treni speciali, direttamente, cioè senza l'intermediario di agenzie di viaggi. La stazione che organizza il viaggio (vi è un impiegato particolarmente addetto a tale servizio) fornisce anche la guida e se è il caso si occupa anche dell'alloggio e del mantenimento. I treni speciali organizzati direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, sono effettuati per un minimo di 250 persone: talvolta il viaggio è combinato in modo da permettere ai viaggiatori di effettuare la corsa di andata o quella di ritorno anche isolatamente: in altri termini, per un viaggio di andata-ritorno si rende obbligatorio il viaggio collettivo soltanto per l'andata o soltanto per il ritorno.

I viaggi in comitiva di studenti e scolari sono molto favoriti: il minimo per comporre il gruppo è di otto persone; la riduzione va dal 45 % al 75 % in relazione alla distanza del viaggio e all'età dei viaggiatori (sono considerati a questo effetto tre gradi: fino ai 12 anni, dai 12 ai 15 anni, da più di 15 anni a 20); per i viaggi di andata-ritorno si accorda una riduzione supplementare del 15 %.

Per i viaggi degli studenti svizzeri che si recano a frequentare i corsi delle università estere e per gli stranieri che vengono in Svizzera per seguire i corsi di quelle università, si accorda la riduzione del 50 %.

Le stesse facilitazioni già accordate per le comitive di studenti vengono anche concesse per i gruppi di esploratori, associazioni scolastiche ed associazioni giovanili.

La Svizzera ha poi i soliti tipi di altre riduzioni e facilitazioni. Ne rileveremo tuttavia

qualcuna che presenta ancora qualche particolarità: biglietti di abbonamento mensili con diritto ad effettuare 25 corse di andata-ritorno giornaliere (riduz. 65 %-70 %); biglietti circolari da combinare, cioè non ad itinerario già prestabilito come presso le nostre Ferrovie dello Stato (riduz. 20 %); biglietti di andata-ritorno valevoli 10 giorni (riduz. 20 %); biglietti per operai ed apprendisti in cerca di posti (riduz. 30 %); viaggi collettivi di società (riduz. dal 20 al 50 %); viaggi di rappresentanti di commercio (riduz. del 33 % sui trasporti dei loro campionari).

Confrontando con le nostre facilitazioni usuali constatiamo che le facilitazioni che in genere si accordano sulle Ferrovie dello Stato sono più numerose e più frequenti. Indubbiamente ogni Paese ha facilitazioni particolari in relazione alle sue caratteristiche e alle esigenze del suo traffico.

Un risparmio di sette ore da Roma a Berlino.

A partire dal 22 maggio 1932 le comunicazioni fra l'Italia e la Germania si avvantaggeranno di utili innovazioni. La più importante è che la durata del viaggio Roma-Berlino, via Brennero, coi diretti D 44 e FD 4 sarà ridotta di ben 7 ore. Carrozze dirette Roma-Berlino porteranno anche i diretti 14 e 13 che dall'Italia si dirigono in Germania a traverso la Svizzera. Il diretto che lascia Roma alle ore 15 e che in un primo tempo si voleva istituire soltanto per i mesi invernali continuerà invece a fare servizio da Roma fino al 31 di maggio. Seguirà la pausa estiva. Per la ripresa del servizio è fissata fin d'ora la data del 17 settembre. L'espresso Roma-Napoli-Riviera tornerà a circolare tre volte la settimana e cioè martedì, giovedì e domenica.

Il costo della elettrificazione delle Ferrovie svizzere.

Alla fine del 1930, il costo totale dell'elettrificazione delle ferrovie svizzere, ammontava, per la rete Federale a 652,1 milioni di franchi, e precisamente: 153,6 milioni per le Centrali, 40,7 milioni per le sottostazioni, 118,9 milioni per l'equipaggiamento delle linee, 74,1 milioni per le installazioni a bassa tensione e 249,5 milioni per il materiale rotabile elettrico.

Complessivamente, fino a tutto il 1930, le Ferrovie Federali hanno acquistato 470 locomotori elettrici e 55 automotrici. Le spese per la seconda tappa d'elettrificazione, vengono valutate a 90 milioni di franchi, in cifra tonda.

Nuovo grande locomotore sulla linea del Gottardo.

Uno dei più grandi locomotori del mondo è uscito poco tempo fa da una officina svizzera, ed è stato adottato per la linea del Gottardo.

Il nuovo locomotore, formato da due macchine accoppiate a comando unico, è lungo 34 metri, poggia su 14 coppie di ruote e ha una forza di trazione oraria di 38.300 chili. La sua costruzione è costata più di un milione di franchi.

NAVIGAZIONE

Una Crociera mediterranea del « Conte Biancamano ».

Il *Conte Biancamano*, del Lloyd Sabaudo, effettuerà dal 4 al 23 marzo una interessante Crociera nel Mediterraneo col seguente itinerario: Gibilterra, Napoli, Atene (Falero), Rodi, Caifa, Alessandria, Napoli, Genova, Nizza, Gibilterra. La Crociera può essere iniziata e conclusa da qualsiasi dei porti sopra indicati.

Riportiamo dal prospetto illustrato — che può venir richiesto alla Direzione del Lloyd Sabaudo, Piazza della Meridiana, Genova, e a tutte le Agenzie di questa Società — alcuni prezzi, nei quali sono compresi l'alloggio, il vitto e le spese d'imbarco e sbarco, mentre ne sono escluse le gite facoltative a terra nei vari porti di scalo, organizzate dalla « Thos Cook e Son ».

Da Gibilterra: Giro completo del Mediterraneo con ritorno a Gibilterra: 1ª cl., dollari 240; 2ª cl. dollari 160; 2ª cl. econ. dollari 120. Da Napoli: giro Napoli, Falero, Rodi, Caifa, Alessandria, Napoli, rispettivamente dollari 180, 120, 90. Idem con prosecuzione fino a Genova o Nizza, rispettivamente dollari 190, 125, 95. Idem con prosecuzione fino a Gibilterra, rispettivamente dollari 210, 140, 105.

Si accordano sconti e facilitazioni per comitive.

Nuove opere nel porto di Ancona.

Presso l'Ufficio contratti del Ministero dei Lavori Pubblici, il ministro Crollalanza firmava il 18 gennaio u. s. la convenzione con il Sindacato italiano costruzioni e appalti marittimi, per l'esecuzione di alcune opere nel porto di Ancona.

Con la convenzione suddetta si è stabilita la costruzione di una diga di difesa foranea che assicurerà la tranquillità dello specchio d'acqua interno, e la formazione di nuove banchine, che renderanno più rapido ed economico il traffico nel porto. La convenzione prevede la spesa complessiva di circa 22 milioni.

La nuova Società di Navigazione « Italia ».

E' stata costituita la Società Italia, il cui capitale è costituito dagli apporti delle flotte della Navigazione Generale Italiana, del Lloyd Sabaudo e della Cosulich. Il Consiglio d'Amministrazione ha nominato presidente della Società « Italia » il Duca degli Abruzzi.

Il colore dei fumaioli delle unità della flotta « Italia » è stato fissato come segue: la base bianca, una fascia verde, un'altra fascia bianca, un'ultima fascia rossa con un bordo nero sul ciglio del fumaiolo. Gli stessi colori avranno le navi del Lloyd Triestino.

La bandiera sociale per le navi della Navigazione Generale Italiana, del Lloyd Sabaudo, della Cosulich sarà come segue: una prima

banda, vicino all'asta, bianca con la croce rossa di Genova; nel lembo esterno, un giglio bianco in campo azzurro. Per le navi del Lloyd Triestino la bandiera sarà la stessa, ma con le parti invertite e cioè i colori di Genova nel lembo esterno e quelli di Trieste nel lembo prossimo all'asta.

Nuova linea rapida per le Indie orientali.

Si è inaugurato lo scorso gennaio il nuovo servizio per le Indie orientali. La nuova linea tocca i porti di Amsterdam, Napoli, Porto Said, Singapore, Batavia e Surabaia (Giava). La linea consente una particolare celerità al servizio postale con le Indie.

La linea di lusso per l'Egitto.

In seguito alla concentrazione in un solo blocco dei servizi e delle flotte della « Marittima Italiana », della « Sitmar » e del « Lloyd Triestino » si sono avuti spostamenti di navi dal gruppo dell'Adriatico a quello del Tirreno, e viceversa. In cambio del *Victoria*, al « Lloyd Triestino » è stata assegnata l'*Ausonia*, che con l'*Esperia* e l'*Helouan* disimpegnerà la linea di lusso dell'Egitto. L'*Ausonia* ha iniziato il suo nuovo servizio il 16 gennaio u. s. da Venezia.

La tassa di sbarco per le merci provenienti dall'estero.

A norma di un R. Decreto recentemente pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale*, tutte le merci provenienti dall'estero, sbarcate nei porti del Regno, sono soggette a una tassa di sbarco nella misura seguente: lire 1 a tonnellata per i fosfati, nitrati (escluso il nitrato di soda) e materiali da costruzioni murarie; lire 2,50 a tonnellata per le altre merci.

Sono esonerate dall'applicazione della tassa le merci provenienti dall'estero, sbarcate per essere avviate all'estero in transito attraverso il territorio del Regno, e i materiali provenienti dalla demolizione delle navi, quando tale demolizione sia effettuata nel Regno.

Mutamenti nelle linee per l'India e l'Estremo Oriente.

Le linee di navigazione per l'India e l'Estremo Oriente, a partire dal febbraio hanno subito variazioni: navi veloci congiungono Brindisi a Sciangai in 24 giorni, toccando Porto Said, Bombay, Colombo, Singapore e Hong-kong. Ha iniziato anche il servizio il piroscafo adibito alla nuova linea bisettimanale Europa-Egitto, da Trieste ad Alessandria.

In conseguenza dello spostamento degli orari e degli itinerari di quest'ultima linea, sono stati spostati anche gli orari dei treni celeri settimanali Milano-Brindisi e viceversa. Si hanno per essi le seguenti partenze: da Milano, sabato alle 22,45, per giungere al porto di Brindisi domenica alle 14,35; da Brindisi il mercoledì alle 15,50, per giungere a Milano il giorno seguente alle 8,35.

TRA I LIBRI

BIGNAMI LUIGI. – *Castelli Lombardi*. – Pag. 266 in 4° grande con 124 illustraz.; legato in tela oro. Libreria Editrice Lombarda, Via F. Cavallotti, 3, Milano 1932-X: L. 80.

A voler illustrare esaurientemente tutti i castelli della Lombardia, ove l'Età di Mezzo e il Rinascimento ebbero sviluppo così complesso e tumultuoso, ci sarebbe da scrivere non uno, ma parecchi tomi. Ciò non toglie però che questo volume, denso di notizie e lieto di grandi e scelte illustrazioni, raggiunga egregiamente il suo scopo, che è quello di dare un'idea sufficiente di quel che sono e di quel che rappresentarono nella storia i castelli lombardi. Un elemento che potrà contribuire alla popolarità di quest'opera è il richiamo frequente e suggestivo alle vicende che si svolsero tra le mura di quei castelli, molti dei quali furono già dimore fastose ed ospitali, ove suonò la voce di poeti (esempio, il Petrarca che fu a lungo in quello di S. Colombano) od operò la mano di sommi artisti (nel castello di Vigevano, Ludovico il Moro chiamò Leonardo, Bramante e il Luini). Non mancano figure di donna, talora tragiche, come la contessa di Challant e Beatrice di Tenda, di cui l'arte lirica ci ha divulgato le dolorose vicende, talora gentili, come la bellissima Regina della Scala, moglie del feroce Barnabò Visconti e Cristina Trivulzio di Belgioioso, non meno eroica che gentile figura del nostro Risorgimento. Perchè la storia di questi castelli abbraccia un po' tutte le epoche, da Carlo Magno al Barbarossa, a Ezzelino da Romano, giù giù sino a Napoleone e all'Ottocento, ove vediamo, ad esempio, gli ostaggi delle Cinque Giornate rinchiusi nel Castello di Milano. L'opera è divisa in nove sezioni riguardanti i seguenti territori: Milanese, Lodigiano, Pavese, Cremonese, Lario e Brianza, Varesotto, Verbano, Novarese, Garda. Capitoli a parte sono dedicati ai Castelli di Brescia, di Mantova e di Bergamo, e a quella Rocca dell'Innominato per individuare la quale si è versato tanto inchiostro.

PIRAJNO Gen. A. – *Guida Storica politico-militare del Risorgimento Italiano*. – Pag. 108. Per i Soci del T. C. I., che ne facciano richiesta alla Libreria Belforte, Livorno: L. 5 fr. di porto in Italia e Colonie, anzichè L. 7.

Utilissimo manualetto che consente, con un accorto sistema di grafici, di prontuari, di riassunti, non solo di farsi un facile concetto degli sviluppi del nostro Risorgimento, ma di trovare prontamente quel tal dato o quella tal notizia che in un determinato momento anche alla persona colta può occorrere di richiamare alla mente e di controllare. Felicissima idea, quella di dare in appendice gli elenchi alfabetici dei martiri, degli uomini d'azione, dei comandanti di truppa e dei combattimenti, con l'indicazione, per ciascuno, dei fatti, dei luoghi e delle date.

Roma Sparita. – Fasc. I - II - III - IV - V - VI. Ed. Danesi, Roma, 1931-IX. Ogni fasc.: L. 4. Abbonam. ad ogni serie di 10 fasc.: L. 35.

La trasformazione dell'Urbe, iniziata subito dopo la conquista italiana del 1870 (appena 10 giorni dopo la breccia di Porta Pia fu nominata una commissione per lo studio del piano regolatore) è giunta oggi a quell'acceleratissimo ritmo che è grande merito del Fascismo, ha travolto alcuni aspetti della vecchia Roma, ammantati di pittoresca bellezza e particolarmente cari ai Quiriti della vecchia generazione. Fortunatamente se c'è una città che abbia lasciato tracce di ogni sua epoca nella iconografia, questa è proprio Roma. Non manca dunque la materia prima all'editore Danesi che, con felice iniziativa, ha impreso la pubblicazione in fototipia di dipinti, incisioni e piante che si riferiscono alla Roma di ieri. La collezione si inaugura con i famosi acquarelli di Ettore Roesler-Franz conservati nel Museo di Roma, i quali rappresentano la più efficace iconografia dell'Urbe nell'ultimo Ottocento. Le tavole, accuratamente stampate su cartoncini sciolti di grande formato, sono raggruppate a quattro a quattro in fascicoli muniti di una nota esplicativa del Prof. Antonio Muñoz. L'opera completa consterà di 30 fascicoli quindicinali.

MILANO EUCLIDE. – *Nel regno della fantasia*. – Pag. 192. Ed. F.lli Bocca, Torino, 1931-IX: L. 12.

Sono 34 leggende della provincia di Cuneo, raccolte con amorosa ricerca e ingentilite nella forma, pur non turbando il carattere arcaico e popolare della loro sostanza. L'A. ha voluto escludere tanto le leggende troppo note, come quelle comuni ad altre plaghe o che si riferiscono a personaggi della mitologia classica. Le leggende da lui narrate, siano esse d'argomento storico o di pura fantasia, risalgono quasi tutte al Medioevo e ne recano la chiara impronta nelle vicende macabre e sataniche su cui facilmente s'imperniano. Non mancano però figure austere e soavi, così come vi si può cogliere quell'incitamento al bene che si vale della veste fantasiosa per giungere più direttamente al cuore del popolo.

ARRIGONI PAOLO e BERTARELLI ACHILLE. – *Piante e vedute della Lombardia conservate nella Raccolta delle Stampe e dei Disegni*. – Pag. 376. A cura dei Civici Istituti di Storia e d'Arte del Comune di Milano, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

Al volume che elencava le carte geografiche dell'Italia conservate nella Civica Raccolta delle Stampe e dei Disegni di Milano, volume da noi già descritto a suo tempo, segue, per opera degli stessi autori, questo che enumera circa quattromila tra piante, panorami e vedute della regione lombarda. Se Ettore Verga nel suo « Catalogo ragionato della Cartografia Milanese », pubblicato nel 1911, potè indicare 99 piante di Milano, qui ne vediamo elencate la bellezza di 380 tra generali e particolari. Si è fatto dunque un bel progresso, il quale continuerà nel tempo poichè la vastità della materia e l'ardore di ricerca del Comm. Achille Bertarelli, per citare il più appassionato e illuminato tra i raccoglitori di stampe milanesi, non consentiranno mai di ritenere definitivamente conchiusa un'opera del genere. Il Prof. Giorgio Nicodemi, in una chiara prefazione, illustra le

origini e gli scopi della pubblicazione che distribuisce la propria materia in ordine di provincia, di genere e cronologico. Per ogni oggetto elencato si dànno tutte quelle indicazioni che sono necessarie alla sua identificazione e al riconoscimento del suo intrinseco pregio: titolo, data, autore, editore, carattere tecnico, dimensioni, ecc. La consultazione è resa facile e pronta dagli indici alfabetici che chiudono il volume.

RANCI COSTANZO. – *La sponda magra.* – Leggende del Lago Maggiore. – Pag. 254. Libr. Ed. Ambrosiana, Milano, Viale Piave, 28, 1932-X: L. 12.

La «sponda magra» è quella che fronteggia la più celebrata, che s'*imborga* di Meina, Belgirate, Stresa, Baveno: mentre l'altra è meno nota ai turisti e forse per questo tenacemente amata dai suoi abitatori, residenti o villeggianti, non distolti nelle loro contemplazioni dal flusso dei visitatori. L'A. di questo libro, combattente, giornalista, letterato, ne è uno dei più devoti. Egli vi colse dalla bocca del popolo o dalle vecchie cronache tredici di quelle leggende che sono inesauribile vena di fantasia e di poesia: ma non le riproduce nella loro vergine semplicità: le adorna di una forma letteraria vivace e ricca.

Ne ha fatto quindi una piacevolissima lettura. Le illustrazioni non aggiungono molto pregio al volume.

Letteratura italiana e straniera. – (Dal 13° al 26° volume). – Bibliot. Vallecchi, Firenze. Ogni volume L. 3. La Casa Vallecchi accorda lo sconto del 20 %, per l'acquisto di qualunque opera di sua edizione, ai Soci del Touring che inviino le richieste alla sua Filiale di Milano, Via Zebedia, 5, citando il numero di tessera.

Avevamo ragione di pensare che il formato maneggevole e la chiara veste tipografica avrebbero giovato alla diffusione di questa raccolta presso coloro che leggono viaggiando. (Vecchia abitudine: anche Cicerone nel far l'elogio dei libri dice di essi: *peregrinantur, rusticantur;* cioè: vengono con noi in viaggio, in campagna). Di fatti ci è capitato spesso di vederli fra mano a compagni nelle carrozze delle ferrovie o nelle affollate vetture tranviarie, dove non si legge se non c'è proprio qualche cosa che c'interessa.

Non ha da compiacersene solo l'editore. La così detta letteratura da viaggio è — e non sappiamo per quale ragione — molte volte insulsa o malsana. Qui invece figurano opere famose, nomi d'autori celebratissimi, dal De Musset al Dostojewski, al De Unamuno, al Goldsmith, Turghenieff, Daudet, Stendhal, fra gli stranieri; al Lipparini, al Nievo, al Tommaseo, al De Zerbi: e c'è anche qualche opera originale, come «La grande guerra d'Italia narrata al popolo» di Giuseppe Rigoli. La serie continua: in ragione di quattro volumi al mese. Sono annunciate per l'anno in corso numerose opere originali, alcune di scrittori noti, come Borgese, S. E. Bottai, S. E. Marescalchi, Papini, Tinti, ecc. Ce ne sarà dunque per tutti i gusti.

PEKRUN ARTURO. – *Potatura razionale dell'albero da frutto in tutte le sue forme.* – Traduz. di Giuseppe Boletti. Pag. 211 con 130 illustraz. Tip. Ed. «La Salute», Via Vibò, 25, Torino, 1931-X: L. 8.

La potatura è ridotta alla sua massima semplicità in questo libro che riesce di grande utilità a chi voglia imparare ad eseguirla razionalmente.

TRAVAGLINI ERMENEGILDO – *Pavia e Provincia - Guida.* – Pag. 204 con carte topogr. Ed. E. Travaglini, Via Ampère, 40, Milano: L. 10.

E', e non vuol essere altro, che una guida commerciale e amministrativa; tuttavia s'è trovato modo di riservare un posticino anche alla storia, all'arte e al turismo. Questa ultima edizione appare notevolmente aggiornata.

SUPRANI ALDO. – *Ravenna.* – Guida Storica e artistica. Pag. 364 con 60 illustraz. e una pianta; rileg. t. tela. Presso l'A., Via C. Battisti, 8, Ravenna, 1931-X: L. 12,50.

Questa nuova Guida di Ravenna si distingue dalle altre che l'han preceduta, un po' per il tono confidenziale con cui viene trattato il «gentile lettore» e molto per certi caratteri e intenzioni particolari. L'A. si è preoccupato di fornire al turista, oltre alla descrizione dei monumenti, e di pari passo con questa, quelle notizie storiche che valgono a lumeggiare lo spirito delle opere d'arte e dei cimeli, e a dare al lettore un'idea dei fatti e dei personaggi a cui i monumenti si riferiscono. Tutto questo è fatto senz'aria cattedratica,

ma con una simpatica bonomia. Questo libro, nato dall'esperienza più che dalla dottrina, non manca di qualche difetto che speriamo di veder eliminato in una successiva edizione. Il che però non toglie che l'opera appaia un nobile tentativo di divulgazione storica e artistica e che ad essa possano utilmente ricorrere i visitatori di Ravenna.

MARTI RAFFAELE. – *L'estremo Salento.* – Pag. 108. Presso l'Autore, Piazzetta Mariotto Corso, 6, Lecce, 1931-IX: L. 8.

L'A., che da molti anni si occupa della regione Salentina, descrive il territorio più meridionale di questa, dandone utili notizie geografiche, naturalistiche, storiche, artistiche, ecc. Si rileva però la mancanza di un qualsiasi schizzo corografico che sarebbe riuscito di grande utilità al lettore.

FRANCIOSI PIETRO. – *Vicende storiche di San Leo, Antico Montefeltro.* – Pag. 168 illustr. Arti Grafiche di F. della Balda, Rep. di S. Marino, 1931. Senza indicaz. prezzo.

Le vicende storiche e leggendarie di questo paese, distendentesi ai piedi del pauroso masso su cui è la fortezza che racchiuse Cagliostro e Felice Orsini, sono così movimentate che la loro narrazione non può non riuscire avvincente. Tale è infatti questo studio che prende le mosse dall'epoca romana e giunge sino ai nostri giorni

VALDONIO DOTT. DINO, – *Tre viaggi al Congo Belga dal novembre 1906 al luglio 1915.* – Pag. 292 illustr. Scuola Tipografica Artigianelli, Pavia, 1931: L. 30.

Pagine sincere e pittoresche di un professionista che descrive quello che ha trovato veramente nel Centro Africa, e non quello che vi fa trovare la fantasia degli scrittori di maniera.

SEMI FRANCESCO. – *Cenni sul pittore Bartolomeo Gianelli.* – Pag. 20 con 10 tav. f. t. Tip. R. Pecchiari, Capodistria, 1931-IX. Senza indicaz. prezzo.

DE GENNARO LUIGI. – *Vico Equense ed i suoi villaggi.* – Pag. 352. Ed. Luigi Lubrano, Napoli. Prezzo: L. 12.

MUSCETTA CARLO. – *Le Chiese di Avellino.* – Con illustrazioni. Tip. Pergola, Avellino, 1931-X. Senza indicaz. prezzo.

SOLARI PIETRO. – *Berlino.* – Collez. « Metropoli ». Pag. 224 con tav. f. t.; rilegat. tela con sopracoperta a colori di U. Zimelli. Ed. Giacomo Agnelli, Milano, 1932: L. 15.

CHELLINI L.-PANCALDI E. – *Guida storico-artistica di Modena e dintorni.* – Pag. 264 illustr. con una pianta f. t. Ed. Dante Cavallotti, Modena: L. 10.

FRANCOLINI BRUNO. – *Africa Bianca.* – Panorami fra Mediterraneo e Sahara. Pag. 266. Ed. Vallecchi, Firenze, 1932-X: L. 10.

La Chiesa monumentale di Santa Maria di Lentini. – Pag. 84 illustr. Arti Grafiche F.lli Pozzi, Alassio, 1931-X. Senza indicaz. prezzo.

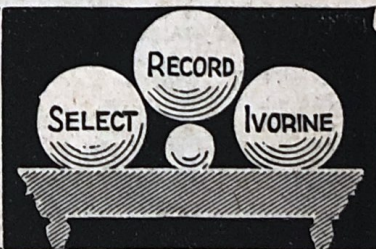
SPALLICCI ALDO. – *Poesia dialettale romagnola.* – Estratto da « Arethusa », Milano, 1931-X. Senza indicaz. prezzo.

NESBITT L. M. – *La strada dell'Etiopia.* – Pagine 64 con uno schizzo. Ed. « Augusta ». Roma, 1931-X: L. 5.

SAVARESE NINO. – *La Sicilia nei suoi aspetti poco noti o ignorati.* – Pag. 150 illustr. Soc. Ed. « Novissima », Roma: L. 12.

BONI Mons. GIUSEPPE. – *Scultori e pittori soresinesi.* – Pag. 104. Tip. Rossi, Soresina, 1930. Senza indicaz. prezzo.

Guida delle Villeggiature Valtellinesi. – II Ediz. Pag. 160 illustr. Ed. la Casa della Valtellina, Via Camperio, 13, Milano. Prezzo: L. 3.

MAGNANI F. – *Bressani, Tonti, Busti.* – *Three Italians in the history of Niagara frontier.* – Buffalo, N. Y., 1931.

Sorriso in Famiglia. – Strenna Almanacco delle famiglie cristiane per l'anno 1932. Pag. 264 con numerose illustraz. Casa Ed. S. Lega Eucaristica, Milano: L. 6.

MERLUZZI Don ROBERTO. – *Glorie di guerra: Ferdinando Urli, Medaglia d'oro alpina.* – Pag. 260 illustr. Presso l'Autore, Interneppo di Bordano (Udine). Prezzo: L. 6.

Statistica degli impianti elettrici in Italia. – Vol. I - Dati elettrotecnici sulle distribuzioni d'energia elettrica nei Comuni e Colonie d'Italia. – Pag. 560. In vendita presso l'A.E.I., Via Annunciata, 4, Milano, 1931-IX. Prezzo: L. 30. Ai Soci dell'A. E. I., L. 24. Spese post. L. 4.

DE MAGISTRIS Prof. L. F. – *La giusta geografia.* – Pagine 64. Ed. Antonio Vallardi, Milano. Prezzo: L. 5.

MECIO GIAN MATTEO. – *Appunti storici su Castelletto Molina.* – Pag. 150 illustr. Stab. Tip. di Miglietta, Milano & C. Senza indicaz. prezzo.

L'istruzione tecnico-professionale nella città e provincia di Milano. – Pag. 370. Consorzio Prov. per l'Istruzione Tecnica, Milano, 1931. Senza indicaz. prezzo.

SACCHETTI SASSETTI ANGELO. – *Guida illustrata di Rieti.* – II Ediz. Pag. 156 con 60 illustraz. Ed. Libreria Moderna, Rieti, 1930. Prezzo: L. 6.

D'ALBRET Ing. J. – *Ricettario delle Famiglie.* – Pag. 144 in 32°. Ed. «La Scienza del Popolo», Via Vespucci, 65, Torino, 1931-IX. Prezzo: L. 6.

SCARZELLO ORESTE. – *Il Museo Lapidario della Canonica e gli antichi monumenti epigrafici di Novara.* – Pag. 272 con 23 tav. f. t. e 43 illustraz. Fasc. III del «Bollettino Storico per la Provincia di Novara», 1931.

MOROZZO DELLA ROCCA ELENA. – *«Giovin Signore» - Norme di saper vivere e di mondanità.* – Pag. 240. Ed. Giuseppe Carabba, Lanciano: L. 9.

L'Indicatore Alessandrino per l'anno 1932. – Anno LXV. Pag. 312. Per cura della Società S. Vincenzo de' Paoli, Vescovado, Alessandria. Senza indicaz. prezzo.

Sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

La *Società anonima Editrice*, Via Fieno, 6, Milano, concede per il 1932 ai Soci del Touring che ne facciano direttamente richiesta, lo sconto del 10 % sul prezzo dell'abbonamento delle pubblicazioni: «Motociclismo» - «L'Auto Italiana» - «Motonautica».

La *Casa Editrice «I Fermenti»* (Casella Postale 326), Firenze, ai Soci del Touring che ne facciano richiesta per nostro tramite, cede «L'Annuario Viti-Vinicolo 1932» al prezzo di L. 5 (anzichè di L. 7,50), e la rassegna «Il Progresso Vinicolo» al prezzo di L. 10 (anzichè di L. 12,30).

Nell'elenco degli *sconti e facilitazioni ai Soci del T. C. I.* per l'abbonamento a riviste e giornali, apparso nel numero di gennaio de «Le Vie d'Italia» veniva annunciato lo sconto del 10 % sul prezzo di abbonamento alla rivista «Motonautica», indicato in L. 50, anzichè in L. 25, quale esso è effettivamente. Tale importo si riduce quindi per i nostri Soci a L. 22,50.

Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci del T. C. I.

Statistica Soci Nuovi 1931 dal 1° aprile 1931 al 30 giugno 1931.

(V. = Soci Vitalizi; Q. = Soci Quinquennali; A. = Soci Annuali).

Italia.

AGRIGENTO: V. 28; A. 49.
ALESSANDRIA: V. 53; A. 71.
ANCONA: V. 47; A. 37.
AOSTA: V. 13; A. 20.
AQUILA: V. 8; A. 33.
AREZZO: V. 15; A. 41.
ASCOLI PICENO: V. 20; A. 17.
AVELLINO: V. 25; A. 18.
BARI: V. 54; A. 53.
BELLUNO: V. 8; A. 15.
BENEVENTO: V. 18; A. 15.
BERGAMO: V. 24; Q. 1; A. 59.
BOLOGNA: V. 69; A. 109.
BOLZANO: V. 39; A. 79.
BRESCIA: V. 42; A. 65.
BRINDISI: V. 41; A. 27.
CAGLIARI: V. 36; A. 64.
CALTANISSETTA: V. 19; A. 13.
CAMPOBASSO: V. 15; A. 23.
CATANIA: V. 51; A. 94.
CATANZARO: V. 39; A. 52.
CHIETI: V. 9; A. 28.
COMO: V. 61; A. 233.
COSENZA: V. 19; A. 31.
CREMONA: V. 8; A. 37.
CUNEO: V. 27; A. 60.
ENNA: V. 3; A. 13.
FERRARA: V. 19; A. 33.
FIRENZE: V. 86; A. 135.
FIUME: V. 16; A. 62.
FOGGIA: V. 16; A. 36.
FORLI': V. 21; A. 14.
FROSINONE: V. 14; A. 35.
GENOVA: V. 120; A. 138.
GORIZIA: V. 43; A. 39.
GROSSETO: V. 5; A. 18.
IMPERIA: V. 20; A. 39.
LECCE: V. 32; A. 23.
LIVORNO: V. 39; A. 78.
LUCCA: V. 20; A. 46.
MACERATA: V. 50; A. 22.
MANTOVA: V. 11; Q. 1; A. 20.
MASSA: V. 17; A. 33.
MATERA: V. 8; A. 18.
MESSINA: V. 64; A. 127.
MILANO: V. 267; Q. 3; A. 63.
MODENA: V. 29; A. 56.
NAPOLI: V. 274; A. 452.
NOVARA: V. 34; Q. 1; A. 78.
NUORO: V. 15; A. 24.
PADOVA: V. 18; A. 53.
PALERMO: V. 59; A. 177.
PARMA: V. 24; A. 35.
PAVIA: V. 15; A. 41.
PERUGIA: V. 31; A. 23.
PESARO: V. 42; A. 18.
PESCARA: V. 6; A. 9.
PIACENZA: V. 22; A. 18.
PISA: V. 21; A. 56.
PISTOIA: V. 14; A. 18.
POLA: V. 27; A. 49.
POTENZA: V. 33; A. 21.
RAGUSA: V. 11; A. 17.
RAVENNA: V. 21; A. 30.
REGGIO C.: V. 17; A. 41.
REGGIO E.: V. 26; A. 25.
RIETI: V. 27; A. 36.
ROMA: V. 251; Q. 1; A. 405.
ROVIGO: V. 9; A. 10.
SALERNO: V. 40; A. 38.
SASSARI: V. 10; A. 16.
SAVONA: V. 26; A. 42.
SIENA: V. 16; A. 27.
SIRACUSA: V. 19; A. 14.
SONDRIO: V. 5; A. 29.
SPEZIA: V. 28; A. 71.
TARANTO: V. 19; A. 16.
TERAMO: V. 6; A. 10.
TERNI: V. 16; A. 6.
TORINO: V. 202; A. 229.
TRAPANI: w. 28; A. 37.
TRENTO: V. 31; A. 119.

RAMAZZOTTI
Aperitivo: puro o col Seltz
Digestivo: puro o col caffè
AMARO
FELSINA RAMAZZOTTI
CASA FONDATA NEL 1815
F.LLI. RAMAZZOTTI S.A. MILANO

TREVISO: V. 21; A. 18.
TRIESTE: V. 48; A. 84.
UDINE: V. 74; Q. 1; A. 147.
VARESE: V. 28; Q. 1; A. 75.
VENEZIA: V. 39; A. 59.
VERCELLI: V. 26; A. 40.
VERONA: V. 69; A. 38.
VICENZA: V. 21; A. 34.
VITERBO: V. 18; A. 29.
ZARA: V. 48; A. 24.

Colonie.

CIRENAICA: V. 66; A. 22.
EGEO: V. 10; A. 17.
ERITREA: V. 14; A. 1.
SOMALIA: V. 7.
TRIPOLITANIA: V. 63; A. 21.

Europa.

ALBANIA: V. 12; A. 2.
AUSTRIA: V. 2; A. 15.
BELGIO: A. 6.
BULGARIA: V. 1; A. 2.
CECOSLOVACCHIA: V. 1; A. 6.
DANIMARCA: V. 7; A. 58.
FRANCIA: V. 7; Q. 1; A. 49.
GERMANIA: V. 5; A. 65.
GRAN BRETAGNA: V. 5; Q. 4; A. 70.
GRECIA: V. 1; Q. 1; A. 19.
IRLANDA: A. 2.
JUGOSLAVIA: A. 4.
LUSSEMBURGO: V. 1.
MALTA: V. 1; A. 2.
MONACO PRINCIPATO: A. 3.
NORVEGIA: A. 1.
OLANDA (Paesi Bassi): V. 2; A. 14.
POLONIA: V. 1; A. 1.
PORTOGALLO: A. 3.
ROMANIA: A. 6.
SPAGNA: A. 3.
SVEZIA: A. 16.
SVIZZERA: V. 8; A. 17.

Africa.

EGITTO: V. 3; Q. 1; A. 19.
ISOLE CANARIE: V. 1.
SUDAN: A. 2.
TUNISIA: V. 1; A. 4.

Asia.

INDIA BRITANNICA: V. 6.
INDIA FRANCESE: V. 1; A. 10.
PALESTINA: V. 3.
RUSSIA ASIATICA: V. 1.
SIRIA: A. 6.
TURCHIA ASIATICA: A. 2.

America Settentrionale.

CANADA': A. 3.
STATI UNITI: V. 13; Q. 1; A. 26.

America Centrale.

GUATEMALA: V. 1.
MESSICO: V. 2; A. 1.

America Meridionale.

ARGENTINA: V. 17; Q. 1; A. 24.
BRASILE: V. 2; A. 11.
CILE: V. 3.
COLOMBIA: V. 1.
PARAGUAY: V. 6.
PERU': V. 3; A. 2.
URUGUAY: V. 1; A. 5.
VENEZUELA: V. 1.

Oceania.

NUOVA ZELANDA: V. 1.

Statistica dei Soci al 31 gennaio 1932-X.

Soci annuali che avevano rinnovato la quota al 31 gennaio 1932		N. 125 038
Soci annuali per il 1932 iscritti alla stessa data		» 7 029
Soci Vitalizi iscritti al 31 dicembre 1931	N. 189 555	
Soci Vitalizi iscritti dal 1° al 31 gennaio 1932	» 2 431	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1932	» 20 674	» 212 660
Totale Soci		N. 344 727
Presumibili rinnovi Soci annuali già iscritti nel 1931 che non pagarono ancora la quota del 1932 e presumibili nuove iscrizioni		» 60 000
Totale Soci		N. 404 727

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Stampa: *Testo:* "Gustavo Modiano" - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.